BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

TIONAL YACHTING MAGAZINE - SINCE 1993

In edicola dal 20 Settembre - OCTOBER 2024 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, LO/MI

SUPERYACHTS

- *Mangusta 165 REV* by Overmarine
- Oceanco *H3*

PEOPLE

- *François* Zuretti
- *Giorgio* Casareto
- *Ivana* Ciabatti

ENGINES

Nanni

BROKERS

Top selection

SHIPYARDS

Baglietto

ECONOMY

Confindustria Nautica-Deloitte report

BOATS

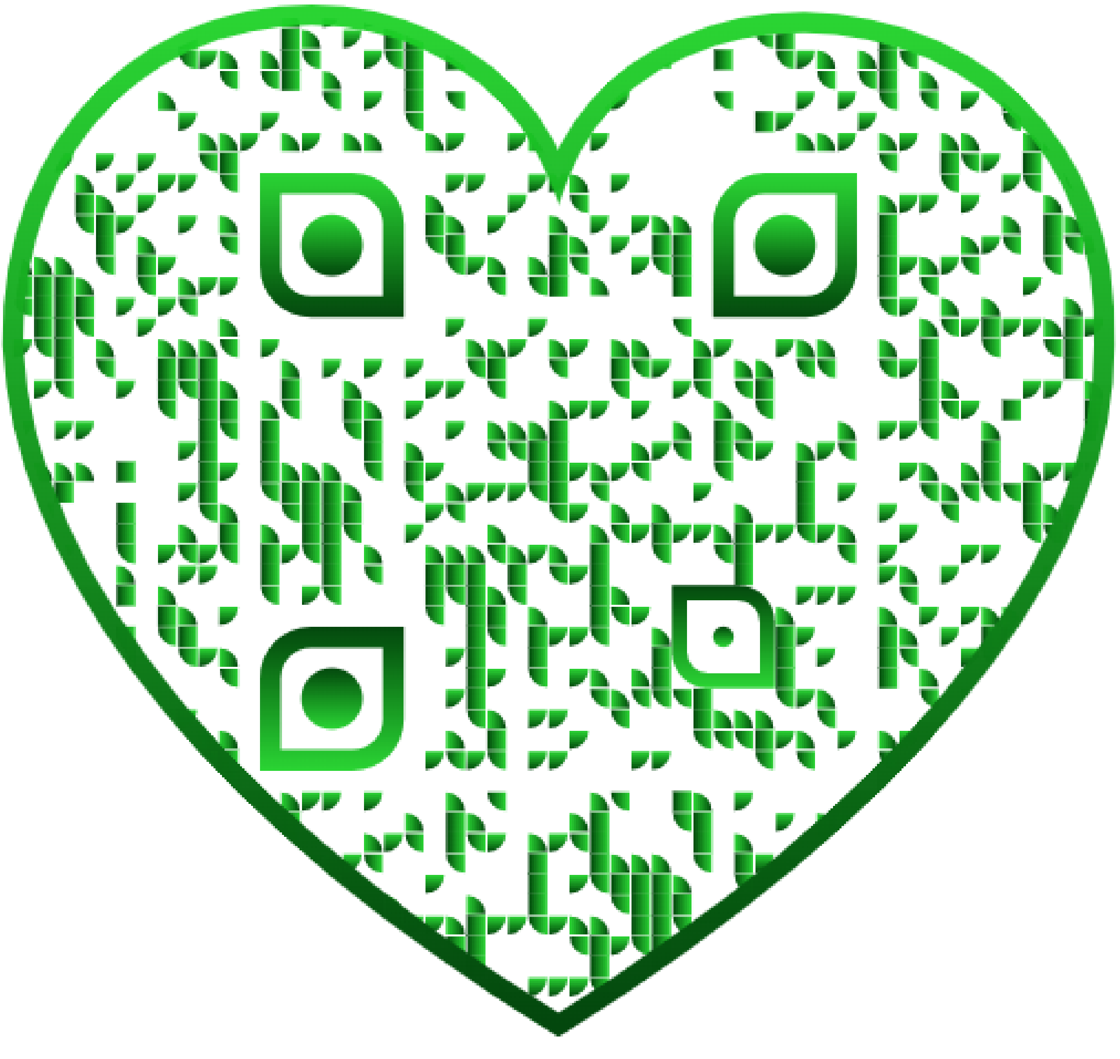
- Sunreef *40M ECO*
- Gulf Craft *Majesty 160*
- Nautor *Swan 88*
- Pershing *GTX80*
- Grand Soleil *65LC*
- Salpa *Soleil 52*
- Apreamare *Gozzo 38 Cabin*
- BWA *Premium 40 WL*
- De Antonio *D32 Open*
- Suzuki tender

COVER

Sanlorenzo *50Steel*

ISSN 1124-3732

ANNO//year 31 • N° 10 • AUT 11,50 € • BE 9,00 € • Côte d'Azur 10,60 € • F 10,50 € • D 11,50 € • PTE CONT. 8,00 € • E 8,00 € • CH 10,50 Chf • CH CT 10,00 Chf | Ottobre//October 2024 | Italy only 7 €



THE NEW

FLY 62

THE FLY SERIES

53 | 62 | 68 | 72 | 78

EMBRACE OPEN-AIR FREEDOM

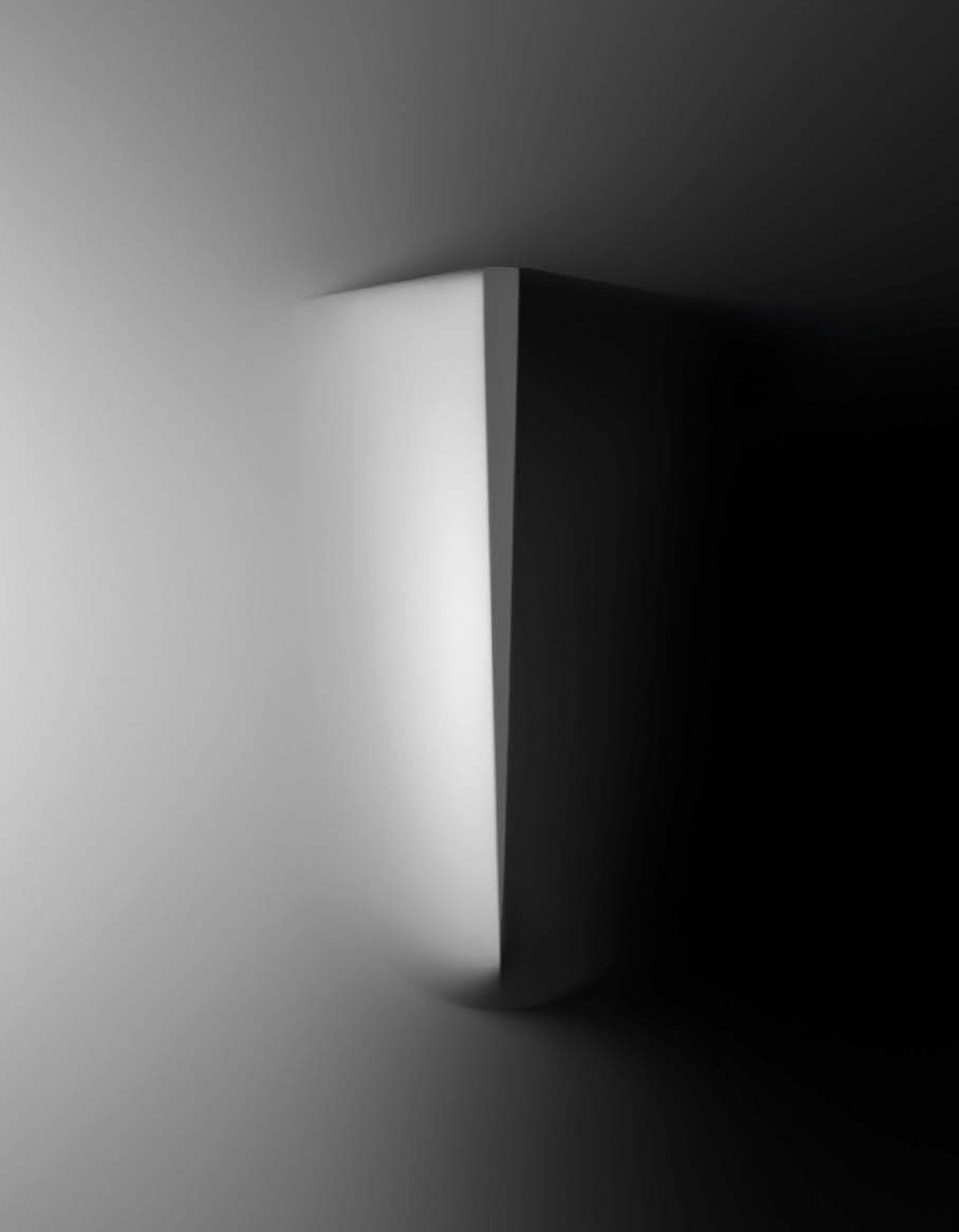
The iconic Azimut Fly Series was forged out of tradition with the idea of offering a contemporary and sea-immersive experience, while inspiring the unique feeling of open-air freedom. Sleek and unexpectedly spacious Italian-made interiors are conceived to create a sensational atmosphere, filling days and nights with charming comfort and well-being.

AZIMUT. DARE TO AMAZE.

AZIMUTYACHTS.COM

OFFICIAL DEALERS **Gaio Yacht**, gaioyacht.it – **Given for Yachting**, givenfor.it – **Italiamare**, italiamaresrl.it
Milnautica Yacht, milnautica.it – **Timone Yachts**, timoneyachts.it – **V Marine**, vmarine.eu
For other countries find your local dealer on azimutyachts.com

AZIMUT



a Ferretti Group brand

20 YEARS AHEAD

WALLY

wally.com

A whole
other atmosphere.

Yours.

A WHOLE OTHER STORY. YOURS.
TANKOA
ITALIAN YACHTS

OUR DNA
YOUR DREAM
SINCE 1985
MANGUSTA
Dream Shapers.

MANGUSTA 165 REV

MANGUSTA MAXI OPEN 104 REV - 132E - 165 REV - 220 REV
MANGUSTA GRANSPORT 33 - 45 - 54 - 67
MANGUSTA OCEANO 39 - 44 - 46 - 50 - 52

mangustayachts.com

Benetti

CARING *for* BEAUTY
since 1873

EXPLORE THE HOUSE OF YACHTING
AT BENETTIYACHTS.IT

Fare i conti con la realtà

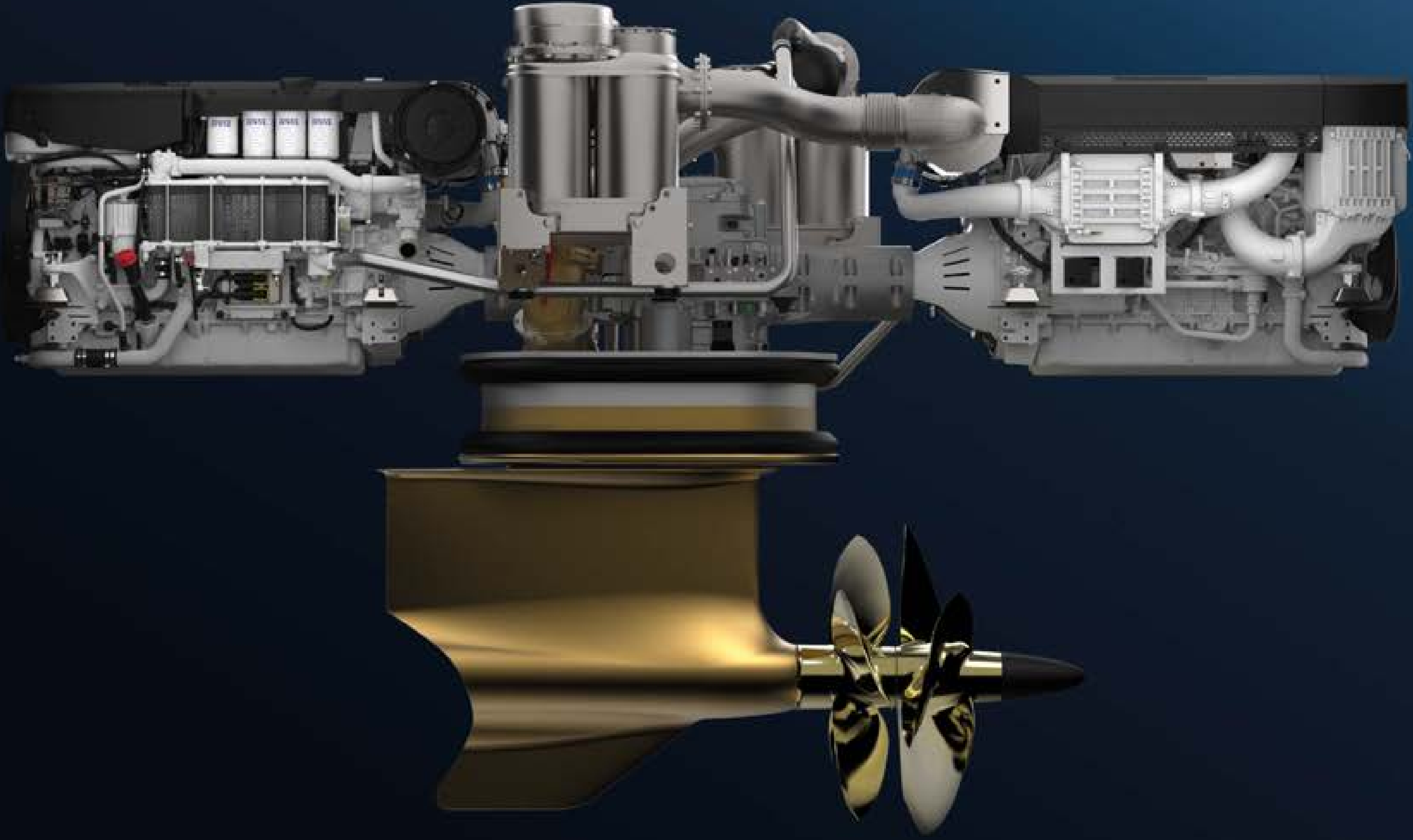
Dealing with reality

LO YACHTING E LA REALTÀ SONO DUE FACCE DELLA STESSA MEDAGLIA. LA CRONACA CI OFFRE, PURTROPPO, MOLTI SPUNTI DI RIFLESSIONE
YACHTING AND REALITY ARE TWO SIDES OF THE SAME COIN. UNFORTUNATELY, THE NEWS GIVES US MUCH TO THINK ABOUT

by Francesco Michienzi

Da dove partiamo questo mese? In teoria dall'affondamento del Perini di 56 metri di lunghezza *Bayesian* avvenuto lunedì mattina 19 agosto. Quindici persone sono sopravvissute, purtroppo altre 7 hanno perso la vita. Nel momento in cui scriviamo si possono fare solo delle ipotesi, che potranno essere smentite o suffragate quando sarà recuperato il relitto. Personalmente non mi avventuro in alcun sentiero, non perché temo le cause per risarcimento danni minacciate dal presidente di The Italian Sea Group, proprietaria del marchio Perini. Comprendo la necessità di salvaguardare il nome del brand di un gruppo quotato in borsa. Non comprendo le affermazioni di coloro che esprimono certezze granitiche sulla dinamica e le cause dell'accaduto. Non azzardo alcuna ipotesi per il rispetto dovuto alle persone scomparse e per i superstiti che saranno segnati per tutta la vita da questa terribile vicenda. Ho trovato stridente la preoccupazione dei vertici del cantiere di preservare l'andamento dei corsi borsistici in un momento così triste. Questa vicenda mi spinge a riflettere su quali siano gli elementi che danno fiducia agli investitori finanziari. Nel turbinio delle notizie, mi chiedo se sia sufficiente un'ipotesi avventata di una barca con un'anomalia, costruita oltre venti anni fa, per alterare il corso borsistico. Non dovrebbero essere di maggiore interesse le azioni sulle cose che si stanno facendo

VOLVO PENTA



FROM YACHT TO SUPERYACHT

IPS Professional Platform

www.volvopenta.com

IL *BAYESIAN* È UN SUPERYACHT A VELA DI 56 METRI DI LUNGHEZZA, COSTRUITO CON IL NOME DI *SALUTE* DA PERINI NAVI A VIAREGGIO. LA NAVE È STATA RISTRUTTURATA L'ULTIMA VOLTA NEL 2020 ED ERA DI PROPRIETÀ EFFETTIVA DELLA REVTOM LTD, SOCIETÀ MANNESE RICONDUCIBILE AD ANGELA BACARES, MOGLIE DELL'IMPRENDITORE TECNOLOGICO MIKE LYNCH RIMASTO VITTIMA DEL NAUFRAGIO.

THE *BAYESIAN* IS A 56-METRE SAILING SUPERYACHT BUILT BY PERINI NAVI IN VIAREGGIO UNDER THE NAME *SALUTE*. THE VESSEL WAS LAST REFITTED IN 2020 AND WAS OWNED BY REVTOM LTD, AN ISLE OF MAN-BASED COMPANY FOUNDED BY ANGELA BACARES, THE WIFE OF TECHNOLOGY ENTREPRENEUR MIKE LYNCH, WHO DIED IN THE SHIPWRECK.

oggi e su quelle che si vorrebbero fare domani? Quante barche si sono vendute, quante se ne stanno costruendo, quali sono i margini di profitto reali, quali sono gli investimenti che si stanno mettendo in campo? In sostanza si dovrebbe tenere conto di quale sarà il grado di affidabilità di un brand per il futuro, ciò che è stato fatto in passato da altri è importante per l'heritage, ma ha un valore effimero se non è supportato da azioni concrete per l'oggi e per il domani. Offrire la tribuna dei propri media senza la possibilità di verificare le notizie è abbastanza improprio. C'è qualche collega della stampa finanziaria nazionale e internazionale che non si limita a diffondere veline e comunicati stampa? Abbiamo già parlato molte volte delle difficoltà delle case editrici e della loro necessità di far quadrare i bilanci, e per farlo, a volte, si trovano costrette a chiudere un occhio e forse entrambi. Del resto, non è facile entrare nelle stanze segrete delle aziende. La trasparenza cozza con le intimidazioni e le ipotesi di querela. Me ne rendo conto. Tutti teniamo famiglia, però forse è meglio cambiare mestiere. Il giornalismo è una cosa diversa dalle pubbliche relazioni. Intendiamoci, non sto accusando alcuno di nulla. Rifletto solo sulle difficoltà che ogni giorno dobbiamo affrontare e che ci distraggono dalla bellezza di questo magnifico mondo dello yachting che non è fatto solo di estetica, poiché anche l'etica vuole la sua parte. La premessa di questo editoriale è andata un po' per le lunghe, chiedo venia. In realtà quello di cui vi volevo parlare riguarda la sostenibilità. Tema appassionante, ma schiacciato dalle logiche dei tempi imposti dai nostri legislatori europei che non sono diversi da quelli italiani che, come sapete, non amo particolarmente. Nel 2030, secondo il Pniec, *Piano nazionale integrato per l'energia e il clima*, il parco auto italiano dovrebbe raggiungere i 4,3 milioni di veicoli elettrici. Le stime considerano che con il trend attuale si arriverà a 600 mila unità, in questo momento circolano 226.799 vetture. A naso si prospetta un fallimento dell'obiettivo, con buona pace dei costruttori cinesi e di Elon Musk. E nella nautica cosa succede? Esattamente nessuno lo sa con precisione. La barca elettrica è improponibile al di fuori dei laghi e della Laguna di Venezia. A oggi, l'iniziativa è lasciata alla capacità dei singoli operatori di mettere in campo attività molto lodevoli, frutto di visioni affascinanti, ma dai costi elevatissimi. È fuori discussione che la tendenza alla sostenibilità nella costruzione di imbarcazioni e ai sistemi di propulsione alternativi è in forte crescita. Il vero freno a questo processo sono i costi più alti delle tecnologie da adottare. I diportisti europei sono favorevoli all'uso di motori e carburanti alternativi. Allo stesso tempo, però, sono critici nei confronti del pagamento di prezzi significativamente più alti o di compromessi sull'autonomia e la sicurezza. In questa fase non è ancora evidente una chiara focalizzazione su un'unica tecnologia di decarbonizzazione e l'industria deve continuare a svilupparsi con lungimiranza e a reagire alle nuove richieste della politica e, di conseguenza, alle aspettative dei clienti. Tutti gli attori devono lavorare insieme per raggiungere l'obiettivo di un'industria nautica sostenibile e perseguire soluzioni globali.

È vero che senza date precise entro le quali raggiungere un obiettivo non ci sarà mai progresso, ma per quale ragione solo gli europei devono essere così perentori? Non sarebbe più utile diluire queste tempistiche almeno nella fase di ricerca di soluzioni vere, adottabili da tutti e con costi accettabili? Pandemie e guerre sciagurate hanno cambiato il terreno di gioco. Non sarebbe il caso di tenerne conto? Politici europei, riuscite a comprendere che forse la salvaguardia del pianeta passa anche dalla capacità di affrontare con intelligenza la situazione che stiamo vivendo? In questo scenario non mancano le assurdità come quella del suv Cybertruck Tesla dotato di mitragliatrice, mostrato dal leader ceceno Ramzan Kadyrov. Con un video su Telegram, Kadyrov si riprende mentre guida brevemente l'avveniristico pickup per poi rientrare in garage e piazzarsi sul cassone, dietro alla mitragliatrice. Il leader ceceno dice di essersi "letteralmente innamorato" del veicolo, e lo definisce *"un vero animale invulnerabile e veloce che sarà presto inviato nella zona del distretto militare Nord-Est - nei luoghi nei quali si sta combattendo la*

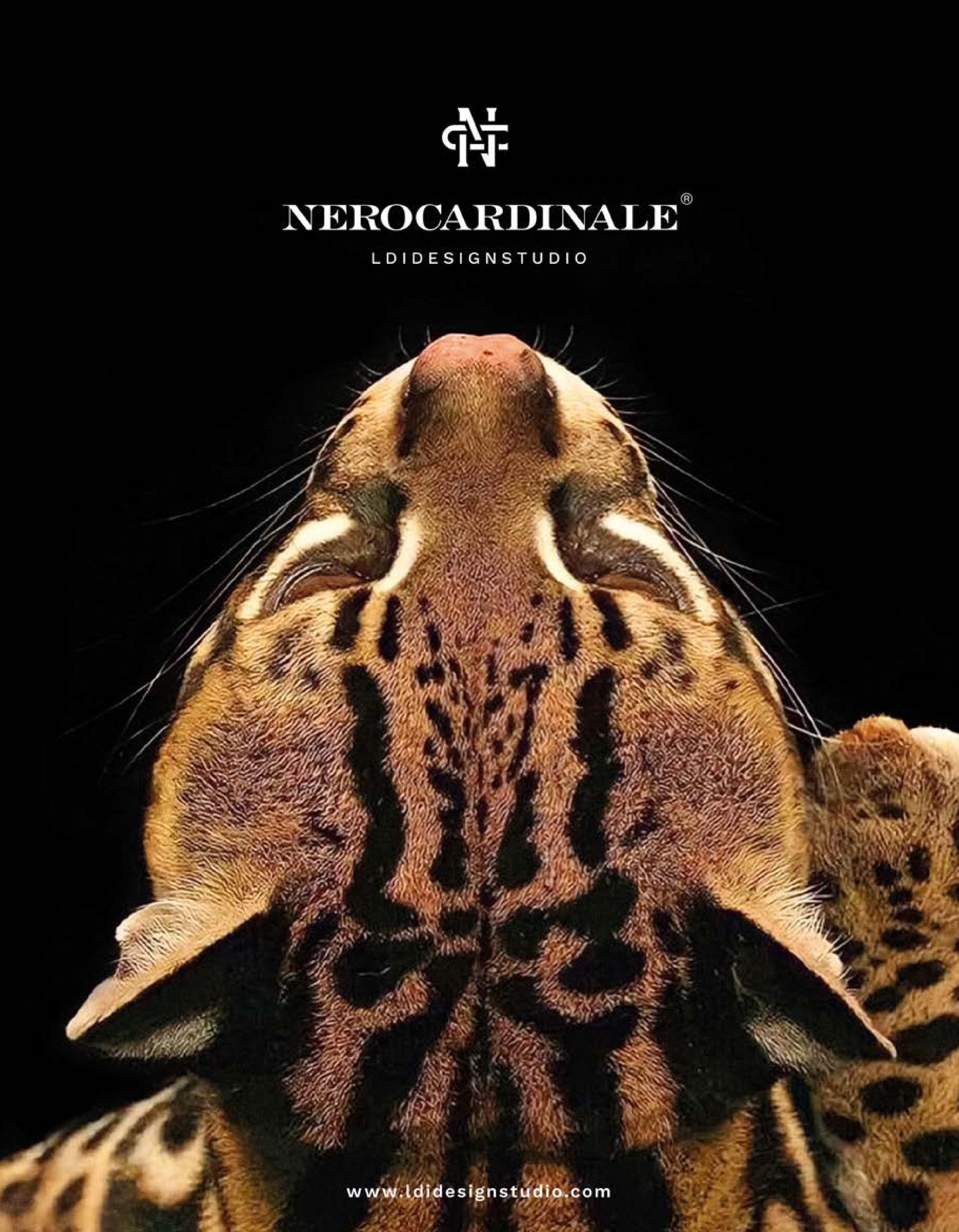
COVE KITCHEN, design Zaha Hadid
boffi.com

Boffi 90TH

NEL 2030, SECONDO IL PNIEC, *PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA E IL CLIMA*, IL PARCO AUTO ITALIANO DOVREBBE RAGGIUNGERE I 4,3 MILIONI DI VEICOLI ELETTRICI. LE STIME CONSIDERANO CHE CON IL TREND ATTUALE SI ARRIVERÀ A 600 MILA UNITÀ, IN QUESTO MOMENTO CIRCOLANO 226.799 ELETTRICHE. A NASO SI PROSPETTA UN FALLIMENTO DELL'OBIETTIVO. ACCORDING TO NECP, *THE NATIONAL ENERGY AND CLIMATE PLAN*, THE ITALIAN CAR FLEET IS EXPECTED TO REACH 4.3 MILLION ELECTRIC VEHICLES BY 2030. ESTIMATES SUGGEST THAT, ON CURRENT TRENDS, THIS WILL BE 600,000 UNITS, WITH 226,799 ELECTRIC CARS CURRENTLY ON THE ROAD. AT FIRST GLANCE, THE TARGET IS LIKELY TO BE MISSED.

guerra tra Russia e Ucraina - dove porterà molti benefici ai nostri soldati". Nello stesso video il dittatore ringrazia ironicamente Musk per avergli creato questo veicolo indistruttibile. Non è forse arrivato il momento di ripensare a tutte le nostre politiche industriali? Non siamo un mondo parallelo avulso dall'inquinamento feroce causato dalle guerre? In questo limbo non sarebbe il caso di rivedere i timing perentori per la neutralità di emissioni di CO_2? Magari lasciando libera l'industria e la ricerca scientifica di cercare le soluzioni migliori?

What is this month going to start with? In theory, with the sinking of the 56-metre-long Perini Bayesian on the morning of Monday 19 August. Fifteen people survived, but sadly seven others lost their lives. At the time of writing, we can only speculate, with theories that can be proven or disproved when the wreck is recovered. I will not go down any particular path, not because I fear the lawsuits threatened by the president of Italian Sea Group, owner of Perini, but because I understand the need to protect the brand of a listed group. I do not understand the assertions of those who express cast-iron certainties about the dynamics and causes of the incident. Out of respect for the dead and the survivors who will be scarred for life by this terrible event, I won't hazard a guess. The interest of the management in maintaining the share price at such a sad time worried me. This affair makes me think about what gives financial investors confidence. Amidst the flood of news, I wonder if the suggestion of a boat with an anomaly, built over twenty years ago, is enough to change the share price. Shouldn't there be more interest in what is being done today and what is planned for tomorrow? How many boats have been sold? How many are being built? What are the real profit margins and what investments are being made? Finally, we should consider how reliable a brand will be in the future. What others have done in the past is important in terms of heritage, but has little value if tangible actions for today and tomorrow do not back it up. Providing a media platform without verifying the news is quite inappropriate. Are there any colleagues in the national and international financial press who do not simply circulate propaganda and press releases? We have often talked about the difficulties of publishing houses and their need to balance their budgets, which means that they are sometimes forced to turn a blind eye, or perhaps both. After all, it is not easy to penetrate the secret rooms of companies. Transparency clashes with intimidation and accusations. I am aware of that. We all have families, but maybe it is better to change professions. Journalism is not the same as public relations. To be clear, I'm not accusing anyone of anything. I am just reflecting on the difficulties that we have to face every day and that distract us from the beauty of this wonderful world of yachting, which is not only about aesthetics but also about ethics. I must apologise because the preamble to this editorial has been a little long. What I really wanted to talk to you about is sustainability. An exciting subject, but one that is being stifled by the current demands of our European legislators, who are no different from the Italian ones, of whom, as you know, I am not particularly fond. In 2030, according to the NECP, the National Energy and Climate Plan, the Italian car


NEROCARDINALE®
LDIDESIGNSTUDIO
www.ldidesignstudio.com

I DIPORTISTI EUROPEI SONO FAVOREVOLI ALL'USO DI MOTORI E CARBURANTI ALTERNATIVI. ALLO STESSO TEMPO, PERÒ, SONO CRITICI NEI CONFRONTI DEL PAGAMENTO DI PREZZI SIGNIFICATIVAMENTE PIÙ ALTI O DI COMPROMESSI SULL'AUTONOMIA E LA SICUREZZA.
EUROPEAN BOATERS SUPPORT THE USE OF ALTERNATIVE ENGINES AND FUELS. AT THE SAME TIME, THEY ARE CRITICAL OF PAYING SIGNIFICANTLY HIGHER PRICES OR COMPROMISING ON RANGE AND SAFETY.

fleet should reach 4.3 million electric vehicles. Currently, there are 226,799 electric cars on the road and if the current trend continues, it is estimated that we will reach 600,000 units. On the face of it, this target is unlikely to be met, much to the chagrin of Chinese manufacturers and Elon Musk. And what will happen to yachting? Nobody knows.

Outside the lakes and the Venetian lagoon, electric boats are not feasible. Until now, the initiative has been left to the ability of individual operators to carry out very laudable activities inspired by fascinating visions, but at extremely high cost. There is no question that the trend towards sustainability in boat building and alternative propulsion systems is growing strongly. What is holding this process back, however, is the high cost of the technologies to be adopted. European yachtsmen are in favour of using alternative engines and fuels. However, they are also critical of significantly higher prices or compromises on autonomy and safety. At this stage, there is no clear focus on a single decarbonisation technology and the industry must continue to evolve with foresight, responding to new policy requirements and, as a result, customer expectations. All stakeholders must work together to achieve the goal of a sustainable maritime industry and pursue global solutions.

Indeed, there will never be progress without precise dates by which a goal must be achieved, but why should only Europeans be so insistent? Wouldn't it be more useful to dilute these deadlines, at least during the phase of searching for real solutions that can be adopted by everyone and at an acceptable cost? Pandemics and ruthless wars have changed the playing field. Shouldn't this be taken into account? Can't European politicians understand that perhaps the preservation of the planet also depends on the ability to deal intelligently with the situation we face? In this scenario, there has been no shortage of absurdities, such as the Tesla Cybertruck SUV equipped with a machine gun paraded by Chechen leader Ramzan Kadyrov. In a video posted on Telegram, Kadyrov briefly filmed himself driving the futuristic pick-up, then going back into the garage and standing in the back behind the machine gun. The Chechen leader says he has "literally fallen in love" with the vehicle, calling it *"a real invulnerable and fast beast that will soon be sent to the North-East Military District - where the war between Russia and Ukraine is being fought - where it will be of great use to our soldiers".* In the same video, the dictator ironically thanks Musk for creating this indestructible vehicle for him. Isn't it time to rethink our entire industrial policy? Are we not living in a parallel world, disconnected from the vicious pollution caused by wars? In this limbo, wouldn't it be a good idea to review the mandatory deadline for CO_2 neutrality? Perhaps leave industry and scientific research free to find the best solutions? ◣

HONDA
MARINE

NUOVO
BF350
V8

VI ASPETTIAMO
A GENOVA
19-24 settembre 2024
SALONE NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com

Padiglione B

TO THE NEXT LEVEL

Un design innovativo esprime un motore tecnicamente avanzato. Lo stile e la tecnologia del nuovo V8 BF350 danno vita ad un equilibrio perfetto tra bellezza ed eccellenza ingegneristica.

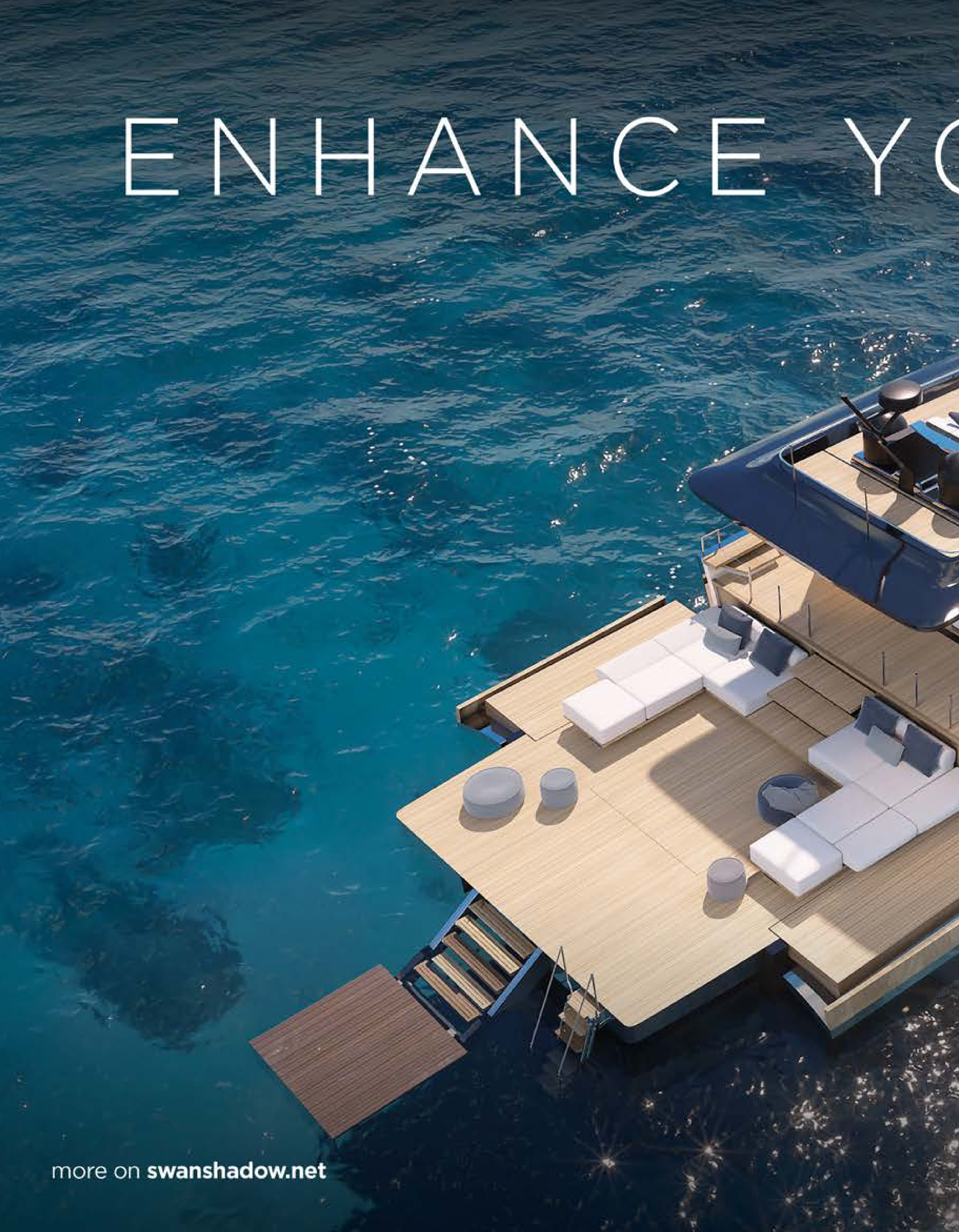
Con funzioni intelligenti come *Automatic Tilt, Cruise Control ed ECOmo*, il nuovo BF350 è in grado di offrire un'esperienza di navigazione confortevole che spinge gli standard di qualità verso un livello superiore, grazie alle prestazioni eccellenti del motore ad architettura V8.

ADVENTURE ON *Water*

Visita **honda.it/marine**

Sunreef Yachts
100' Sunreef power

www.sunreef-yachts.com


ENHANCE YO
more on swanshadow.net

OUR SENSES
SWAN
ARROW

Gea
collection
Bellotti Ezio Arredamenti s.r.l.
Cabiate (CO) - Italy
www.bellotti.it

Bel
Mondo

by Bellotti Ezio

CONTENTS
Indice

Ottobre / October 2024

BARCHE
SUPERYACHTS
PEOPLE
ENGINES
BROKERS
SHIPYARDS
ECONOMY
BOATS
COVER
Sanlorenzo
50Steel

COVER

SANLORENZO *50STEEL*

photo by Guillaume Plisson

COLUMNS

46 News
126 Engines – *Nanni*
138 Collecting – *Art and Collecting*

EVENTS

74 19° Rendez-V Marine
92 Paola Galeazzi Yacht Design Contest

ECONOMY

106 Armònia SGR
112 Confindustria Nautica-Deloitte report

126

92

112

74

138

Discover the multi-awarded
EXUMA 36 at maiora.it

a brand of
Next Yacht Group

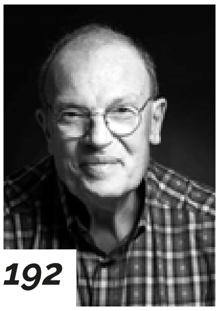
CONTENTS

152

244 Superyachts
Mangusta 165 REV
by Overmarine

146

270


192

174

310

208

PEOPLE

146 *Ivana* Ciabatti
192 *François* Zuretti
342 *Giorgio* Casareto

COMPANIES

134 Coelmo
152 Molteni&C
324 Anvera

PREVIEW

168 Gulf Craft *Majesty 160*
174 Sunreef *40M Explorer Eco*
318 Ranieri International
334 Salpa *Soleil 52*
338 Suzuki tender

SHIPYARDS

178 Baglietto

SUPERYACHTS

208 Oceanco *H3*
244 *Mangusta 165 REV* by Overmarine

COVER STORY

222 Sanlorenzo *50Steel*

BOATS

260 Pershing *GTX80*
270 Swan *88*
284 Grand Soleil *65LC*
294 Apreamare *Gozzo 38 Cabin*
302 De Antonio *D32 Open*
310 BWA *Premium 40 WL*

TRADE

350 Brokers top selection

FIM

500 Regina

Inspired by passion

SEE YOU
IN GENOA
19 - 24 September 2024

SALONE
NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com

WWW.FIMOTOSCAFI.COM
+39 035 1996 4739
INFO@FIMOTOSCAFI.COM

CALM OR CHOPPY, WHY IS THERE NO DIFFERENCE FOR THE BGM75?

For the first time, two synchronised stabilisers have been installed on a multihull. No one has done it before: once again Bluegame has taken on a new challenge.

BGM75 | For Bluegamers only.

Bluegame S.r.l. | Ameglia (SP), Italy | +39 0187 618490 | info@bluegame.it | **bluegame.it**

A BRAND OF SANLORENZO
IN PARTNERSHIP WITH
BLUEGAME
SMART GYRO

#Make your own Reality

novamarine.com
Work of Art
Unique
Dream

NOVAMARINE

BARCHE®
FULL ENGLISH TEXT
MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE - SINCE 1993

DIRETTORE RESPONSABILE//Editor in chief
Francesco Michienzi f.michienzi@barcheisp.it

DIRETTORE EDITORIALE//Editorial director
Barbara Borgonovo b.borgonovo@barcheisp.it

ART DIRECTOR
Francesca Villirillo grafici@barcheisp.it

SEGRETERIA DI DIREZIONE//Chief assistant
Anna Tonelli a.tonelli@barcheisp.it

FOTOGRAFO//Photographer
Andrea Muscatello redazione@barcheisp.it

CORRISPONDENTE DAGLI STATI UNITI D'AMERICA//US correspondent
Fabio Massimo Bonini fabio@fabiobonini.net

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO
//Contributing editors/writers
Priscilla Baldesi, Alberto Mario Capelli, Carlo Cattaneo, Olimpia De Casa, Maurizio Darai, Giovanni Gasparini, Sacha Giannini, Massimo Longoni, Chiara Risolo, Niccolò Volpati

SEGRETERIA DI REDAZIONE//Editorial assistant
redazione@barcheisp.it

EDITORE//Publisher
International Sea Press Srl, Viale Brianza, 17/A - 20821 Meda,
T. + 39 0362 344140, F. + 39 0362 73790
redazione@barcheisp.it

STAMPA//Printing
International Sea Press srl

CONCESSIONARIA PUBBLICITÀ//Advertising
International Sea Press Srl, Viale Brianza, 17/A - 20821 Meda
T. + 39 0362 344140
b.borgonovo@barcheisp.it, a.tonelli@barcheisp.it

Gian Marco Lari
T. +39 0773 742260 M. +39 335 6268932
m.lari@barcheisp.it

Giovanni Berruti
M. +39 337 254344
g.berruti@barcheisp.it

Concessionaria per il Principato di Monaco e la Costa Azzurra
//Advertising for Principality of Monaco and Côte d'Azur
INVESTOR MEDIA MONACO Sarl
Andrea Dini a.dini@barcheisp.it

DISTRIBUZIONE//Distribution
Press-di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. -
Via Cassanese 224, 20090 Segrate (MI)

DISTRIBUZIONE ESTERO//Sole Agent for Distribution Abroad
JOHNSONS INTERNATIONAL NEWS ITALIA srl
Via Valparaiso, 4 - 20144 MILANO

UFFICIO ABBONAMENTI
Viale Brianza, 17/A - 20821 Meda, tel. +39 0362 344140
Abbonamento annuo € 75; abbonamento estero € 175 Europa; € 210 resto del mondo; un numero € 7,00; arretrati € 12. Pubblicazione mensile registrata al Tribunale di Milano in data 05/04/2004 al n. 233/2004. Tutti i diritti sono riservati. Vietata la riproduzione se non autorizzata per iscritto. Printed in Italy. Iscrizione ROC 34967 del 17/09/2020.
How to subscribe - Subscription: International Sea Press Srl, Viale Brianza, 17 - 20821 Meda, tel. +39 0362 344140. Subscription rates (one year): Italy € 75,00 - Europe € 175,00 - all over the world € 210,00. Published monthly. All rights reserved: reproduction in whole or in a part of any article without prior written permission from the publisher is strictly prohibited. Printed in Italy.

ON LINE
Barche www.barchemagazine.com

Questo numero è stato chiuso in Redazione il 3 settembre 2024.
This issue ended on 3rd September 2024.

CONFINDUSTRIA NAUTICA
ICOMIA
CONFINDUSTRIA
MEDIA PARTNER YACHT CLUB PORTO ROTONDO

Manoscritti e fotografie, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Gli articoli firmati sono la libera espressione degli Autori e non rispecchiano necessariamente la linea editoriale del giornale.
Even if not published, handwritten manuscripts and pictures cannot be returned. The signed articles are the free expression of the writers and do not necessarily reflect the editorial policy of the magazine.

www.facebook.com/BarcheMagazine
barchemagazine.com
Pressreader
#barchemagazineisp
ISSUU.COM

ELKA DESIGN

discover more on: elkadesign.it

DREAM YOUR VOYAGE

48 / 48 / 58 / 68 / 78 / 88

SIRENA YACHTS

Zuccon
International
Project

MAN IS
OUR CENTRE

THE SEA
OUR INFINITY
zucconinternationalproject.com

CMM
CMM YACHT SERVICE
20
years, your safe harbor
SERVICE | REFIT | BROKERAGE
cmmyachtservice.com
OFFICIAL AGENT
ITALIAN YACHT STORE
WALLY
AUTHORIZED SERVICE POINT
FERRETTI YACHTS
AUTHORIZED SERVICE POINT
PERSHING
AUTHORIZED SERVICE POINT
itama
AUTHORIZED SERVICE POINT
Riva
AUTHORIZED SERVICE POINT
CUSTOM LINE
AUTHORIZED SERVICE POINT

ENJOY GENEROUS ENTERTAINING.
SAVOR PRIVATE MOMENTS.

PRESTIGE F5.7

Shaped by an ambition, the F5.7 is designed to best respond to the expectations and aspirations of lovers of high-end yachting.

PRESTIGE, SAVORING ART DE VIVRE

M-Line / M48 - NEW M8
X-Line / X60 - X70
► **F-Line** / 420 - 460 - 520 - 590 - 690 - F4.9 - **NEW F5.7**
S-Line / 420S - 460S - 520S

www.prestige-yachts.com

PRESTIGE®

FERRETTI YACHTS
860

Layout da mega yacht che garantisce convivialità, relax e privacy a bordo.

ITALIAN YACHT STORE

EXCLUSIVE DEALER

FERRETTI YACHTS PERSHING itama CUSTOM LINE

www.italianyachtstore.com
info@italianyachtstore.com
+39 049 9450555

Fiart

DREAM BIG

P58

fiart.com

P58

TOTAL DESIGN

Vision, Beauty and Performance

Imagine the sea, the speed and the yacht as one.
Imagine the elegance of geometry and the thrill of high-performance.
Imagine the fusion of technology and style with the spark of diverse cultures.
Imagine the future of naval design, today.
Imagine Victory.

mys 2024

Stand: QJ17
Zone: QUAI JARLAN.

BOAT DESIGN & INNOVATION AWARDS 2024 WINNER

VICTORY DESIGN

Victory Design Italia | victory.it

DIGISIDE.IT

THE WAVE OF CHANGE

LOOKING FOR A BETTER WORLD

We are committed
to researching
eco-friendly materials,
for a cleaner sea,
a better environment
and forward-thinking yachts.

SEE YOU
IN GENOA
19 - 24 September 2024

NAUTICO

salonenautico.com

mys
MONACO
YACHT SHOW

FROM 40 TO 75 METRES

amer
STEEL

www.ameryachts.com

EXTRA TIME BY CONRAD

Dagli scali di Danzica, Conrad ha varato *Extra Time*, secondo superyacht della serie C144S. Si tratta del più grande yacht privato, insieme ad *Ace*, costruito interamente in Polonia. Progettato da Reymond Langton Design, con architettura navale di Diana Yacht Design, ha interni firmati da m2atelier. Grazie a due motori Cat la velocità massima è di 14 nodi e l'autonomia di 5.100 miglia nautiche a 10,5 nodi.

EXTRA TIME BY CONRAD

From its home port of Gdansk, Conrad has launched *Extra Time*, the second superyacht in the C144S series. Along with *Ace*, this is the largest private yacht to be built entirely in Poland. Designed by Reymond Langton Design, with naval architecture by Diana Yacht Design, she has interiors designed by m2atelier. Thanks to two Cat engines, the top speed is 14 knots and the range at 10.5 knots is 5,100 nautical miles.

La *Collezione Baia* di Ethimo, design Christophe Pillet, è un racconto visivo e concettuale che evidenzia il profondo legame tra uomo, natura e design outdoor, un diario che racconta una costante e appassionata ricerca di luoghi che riflettano lo spirito mediterraneo e lo stile del brand.

Ethimo's Baia Collection, *designed by Christophe Pillet, is a visual and conceptual story that highlights the deep connection between man, nature and outdoor design, a diary that describes a constant and passionate search for places that reflect the brand's Mediterranean spirit and style.*

Saim Marine presenta la nuova *QTE-140 Led*, luce subacquea di Underwater Lights. Tra le caratteristiche principali c'è il controllo da remoto delle diverse tonalità di colore. È studiata per imbarcazioni da 30 a 200 metri con scafi in alluminio ed acciaio.

Saim Marine presents the new QTE-140 Led *underwater light from Underwater Lights. Key features include remote control of different colours. It is designed for boats from 30 to 200 metres with aluminium and steel hulls.*

CRANCHI®
Boatbuilder since 1870
SESSANTASETTE 67 CORSA
CARATTERE ITALIANO
SCOPRI DI PIÙ

Photo by Andrea Muscatello

WORLD
PREMIERE
2024

67 sessantasette CORSA

62 sessantadue

CANNES YACHTING FESTIVAL
10-15 Settembre 2024

SALONE NAUTICO DI GENOVA
19-24 Settembre 2024

MONACO YACHT SHOW
25-28 Settembre 2024

BASE NAUTICA - Latina - Tel 0773 250411 I Marina di Nettuno (Roma) - Tel 335 7638172 - info@basenautica.it **BELLINI NAUTICA** - Marina di Varazze (SV) - Tel 392 9706572 I Clusane d'Iseo (BS) - Tel 030 9829170 sales@italiandealer.it I **CENTRO NAUTICO IDEA VERDE** - Mesagne (BR) - Tel 0831 738637 info@nauticaideaverde.it I **MONIGA PORTO NAUTICA** - Moniga del Garda (BS) - Tel 0365 671022 info@monigaporto.it I **NAUTICA BEGO** - Verbania (VB) - Tel 0323 404544 - info@nauticabego.com **NAUTICA SUD** - Castellammare di Stabia (NA) - Tel 081 8717166 - info@nauticasud.it I **NS NAUTICARAVANS** Vadue di Carolei (CS) - Tel 0984 624398 - info@nsnauticaravans.com I **ORAM** - Catania Tel 095 491123 - info@nauticaoram.it I **PAGLIARINI INTERNATIONAL BOATS** - Cremona - Tel 0372 432548 La Spezia - Tel 329 2143643/42 - info@pagliarini.it I **RIMINI SERVICE YACHT & SAIL** - Rimini - Tel 335 1626600 sales@italiandealer.it

CRANCHI
SESSANTADUE 62
Guarda il video
e scopri il nuovo flybridge

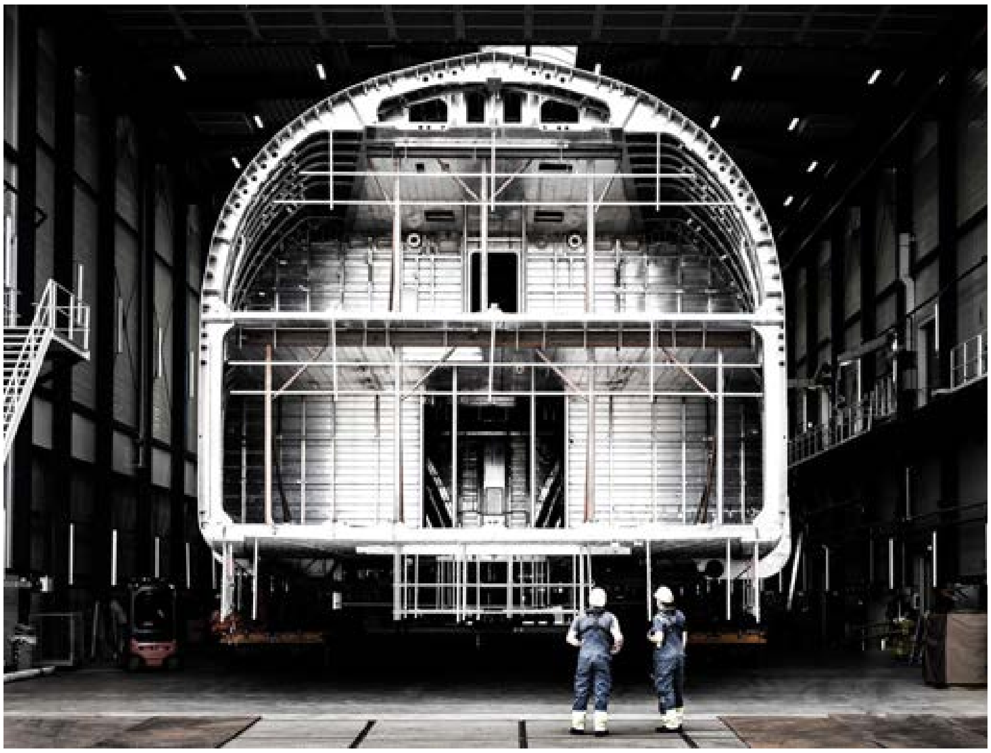
www.cranchi.com
Visita il nostro sito e scopri
le esclusive collezioni Cranchi Yachts

Powered by VOLVO PENTA Raymarine GARMIN DISEGNO ITALIANO Made in Italy

ROSSINAVI *BEL 1*

Il cantiere Rossinavi di Viareggio ha consegnato *Bel 1*, superyacht di 50 metri di lunghezza full displacement costruito interamente in lega speciale di alluminio. Fulvio De Simoni Yacht Design ha curato il design esterno dell'imbarcazione. Team for Design - Enrico Gobbi è responsabile degli interni.

The Rossinavi shipyard in Viareggio has delivered *Bel 1*, a 50-metre full-displacement superyacht built entirely in special aluminium alloy. Fulvio De Simoni Yacht Design was responsible for the exterior design of the yacht. The interior was designed by Team for Design - Enrico Gobbi.



ROYAL HUISMAN 85M

Royal Huisman sta costruendo lo yacht a vela più grande di sempre. *New World*, sloop di 85 metri di lunghezza, avrà l'albero più grande del mondo. Il progetto è una co-creazione tra l'armatore, Frers Design per il concetto generale, il design esterno e l'architettura navale e Wetzels Brown per il design degli interni.

ROYAL HUISMAN 85M

Royal Huisman is building the largest sailing yacht of all time. New World, *an 85-metre sloop, will have the world's largest mast. The project is a co-creation between the owner, Frers Design for the overall concept, exterior design and naval architecture, and Wetzels Brown for the interior design.*

WAVERUNNER 2025

Yamaha Motor Europe presenta i modelli WaveRunner 2025. La gamma *JetBlaster* ha tre diversi modelli, *Base*, pensato per i piloti meno esperti; *DeLuxe* ricco di funzionalità e *PRO* dalle grandi prestazioni. Un sistema audio integrato è disponibile sui modelli *FX Cruiser HO*, *FX Cruiser SVHO*, *FX SVHO* e *VX Cruiser HO*.

Yamaha Motor Europe introduces the WaveRunner 2025 models. The JetBlaster *range includes three different models:* Base, *designed for less experienced riders; feature-rich* DeLuxe *and high-performance* PRO. *An integrated audio system is available on the* FX Cruiser HO, FX Cruiser SVHO *and* VX Cruiser HO models.

Photo by **Simon Watson**

MY 59 m Akula - Expedition Yacht

Our passion to create

Masters of bespoke interiors.
www.fm-arch.it

Il *Nauta XP75* avrà una lunghezza complessiva di 75 metri con un baglio massimo di 12,8 metri e si basa sul brief di un armatore privato. L'ingegnerizzazione curata da Azure Naval Architects è in fase avanzata. Non si tratta di un semplice concept, ma di un progetto maturo pronto per dare inizio alla costruzione.

The Nauta XP75 *will have an overall length of 75 metres with a maximum beam of 12.8 metres and is based on a private owner's brief. Engineering by Azure Naval Architects is at an advanced stage. This is not just a concept, but a mature design ready for construction.*

BERTRAM 34CC

Bertram Yachts presenta il *34CC*, progettato per la pesca d'altura e per il diporto. Il suo design presenta un facile accesso allo specchio di poppa, un ampio spazio per riporre le canne e supporti per una maggiore comodità durante la navigazione in mare aperto. Lo scafo a V profonda e i motori fuoribordo Mercury Marine garantiscono ottime performance.

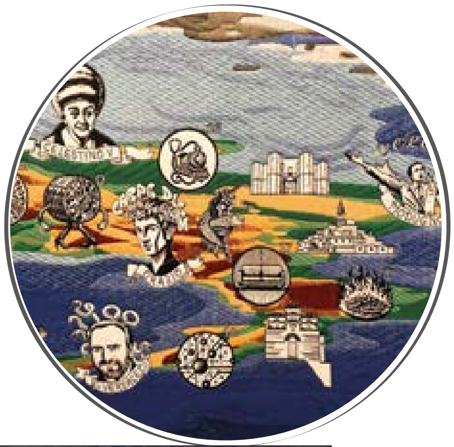
BERTRAM 34CC

Bertram Yachts presents the *34CC*, designed for offshore fishing and cruising. Its design features easy access to the upper stern, ample rod storage and brackets for added convenience when cruising the open sea.
The deep V hull and Mercury Marine outboard engines ensure excellent performance.

CALIA ITALIA PARIS 2024

CALIA, AZIENDA LUCANA CHE OPERA NEL SETTORE DELL'IMBOTTITO, ERA PRESENTE A CASA ITALIA CHE, DURANTE LE OLIMPIADI DI PARIGI 2024, HA OSPITATO UN ARAZZO DI GIOVANNI BONOTTO.

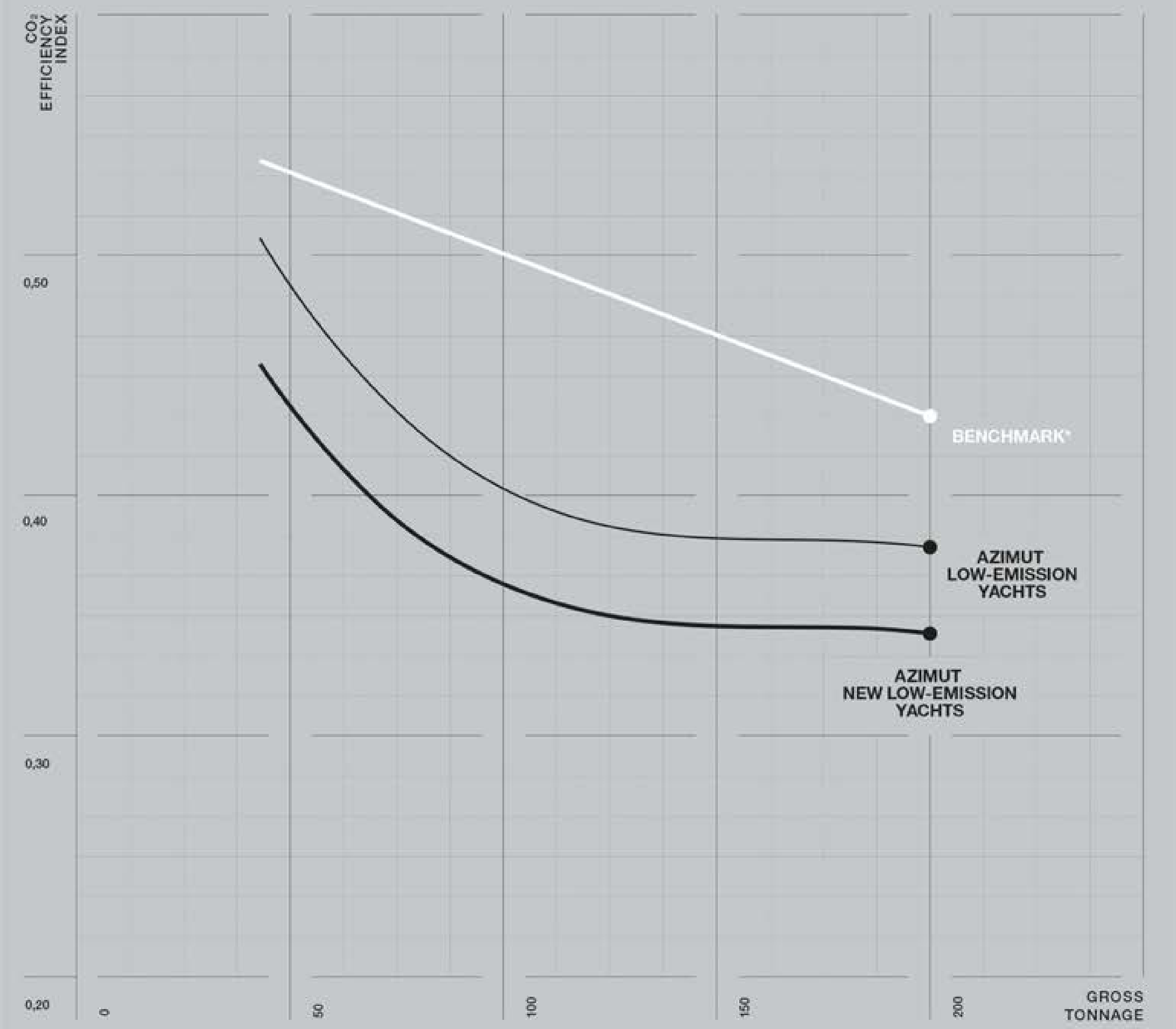
CALIA, AN UPHOLSTERY COMPANY FROM LUCANIA, WAS PRESENT AT CASA ITALIA, WHERE A TAPESTRY BY GIOVANNI BONOTTO WAS DISPLAYED DURING THE PARIS 2024 OLYMPIC GAMES.



Sanlorenzo e Sawa hanno sottoscritto un contratto vincolante che prevede l'acquisto da parte di Sanlorenzo del 100% di Nautor Swan S.r.l. e delle sue partecipate che comprendono 13 società in 7 paesi, Finlandia, Italia, Spagna, Principato di Monaco, Regno Unito, Stati Uniti e Australia.

Sanlorenzo and Sawa have signed a binding agreement under which Sanlorenzo will acquire 100% of Nautor Swan S.r.l. and its subsidiaries, comprising 13 companies in 7 countries: Finland, Italy, Spain, Monaco, UK, USA and Australia.

AZIMUTYACHTS.COM



RARE SPECIES.

AZIMUT YACHTS IS RETHINKING SUSTAINABILITY IN THE YACHTING WORLD, MAKING A BOLD STATEMENT IN THE REDUCTION OF CO_2 EMISSIONS.

By partnering with Lloyd's Register, we have developed a groundbreaking Carbon Emission Index, setting a new benchmark in transparency and accountability.

We push incessantly to achieve more innovative and sustainable solutions. Today, over half of our fleet boasts a 20-30% reduction in CO_2 emissions, with the Seadeck series leading the charge by cutting emissions by up to 40% in a year of typical use.

Join the rare breed of individuals who embrace the extraordinary and navigate with purpose.

DARE TO AMAZE.

AZIMUT

*Vessels with a traditional hard-chine hull and shaft line propulsion

Sanlorenzo Med, network commerciale europeo del cantiere Sanlorenzo, ha nominato Johannes H. Brechmann come general manager di Sanlorenzo Baleari SL. *"Per noi rappresenta un elemento prezioso e un valore aggiunto per tutta la squadra"*, ha dichiarato Ferruccio Rossi, CEO di Sanlorenzo Med.

Johannes H. Brechmann has been appointed General Manager of Sanlorenzo Baleares SL by Sanlorenzo Med, the European distribution network of Sanlorenzo. *"He is a valuable asset and added value for the whole team"*, said Sanlorenzo Med CEO Ferruccio Rossi.

APREAMARE MAESTRO 88

Varata l'Apreamare *Maestro 88*. Lunga 27,10 metri, ha un baglio massimo di 7 e un pescaggio di 1,80 metri. Il dislocamento a pieno carico è di 90 tonnellate. Motorizzata con due Man di 1.650 cavalli ciascuno, può navigare a 22 nodi di velocità massima. L'autonomia è di 1.000 miglia nautiche a 10 nodi.

APREAMARE MAESTRO 88

The Apreamare *Maestro 88* has been launched. With a length of 27.10 metres, the maximum beam is 7 metres and the draft is 1.80 metres. The displacement at full load is 90 tonnes. Powered by two MAN engines of 1,650 hp each, the boat can reach a maximum speed of 22 knots. The range at 10 knots is 1,000 nautical miles.

MARINEDI GROUP FOR SUSTAINABILITY

"MARINEDI È IMPEGNATA IN UN PROGRAMMA DI APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO CON FONTI RINNOVABILI PER RENDERE I PORTI TURISTICI PIÙ SOSTENIBILI", HA DICHIARATO L'AMMINISTRATORE DELEGATO RENATO MARCONI.

"MARINEDI IS COMMITTED TO A RENEWABLE ENERGY PROGRAMME TO MAKE MARINAS MORE SUSTAINABLE", SAID CEO RENATO MARCONI.

THE ALL NEW PRINCESS S65
EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®
VI ASPETTIAMO A GENOVA
19-24 settembre 2024
SALONE NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com

PRESENTAZIONE MONDIALE AL SALONE NAUTICO DI GENOVA.

DISTRIBUTORE ESCLUSIVO IN ITALIA
MARINE GROUP
+39 0184 990770
info@princessitalia.it

CONCESSIONARIO AUTORIZZATO ADRIATICO
SERVICE TIME
+39 347 3243292
adriatic@princessitalia.it

CONCESSIONARIO AUTORIZZATO CAMPANIA
YBC – YACHT BROKER'S COMPANY
+39 338 3544968
campania@princessitalia.it

CONCESSIONARIO AUTORIZZATO SARDEGNA
90 NODI
+39 393 9361447
sardinia@princessitalia.it

PRINCESS
CRAFTED IN PLYMOUTH, ENGLAND

MAGGIORI INFORMAZIONI SU **PRINCESSITALIA.IT**

MISHI 102

Mishi Yachts presenta il progetto di un superyacht a vela di 31 metri di lunghezza. Gli interni comprendono un salone, una suite armatoriale e tre cabine ospiti. La costruzione è interamente in composito di carbonio, dove Mishi Yachts si avvale dell'esperienza della società madre Yonca Shipyard.

Mishi Yachts presents the project of a 31-metre sailing superyacht. The interior features a saloon, master suite and three guest cabins. The construction is entirely in carbon composite, with Mishi Yachts drawing on the expertise of its parent company, Yonca Shipyard.

FLY 62 BY AZIMUT YACHTS

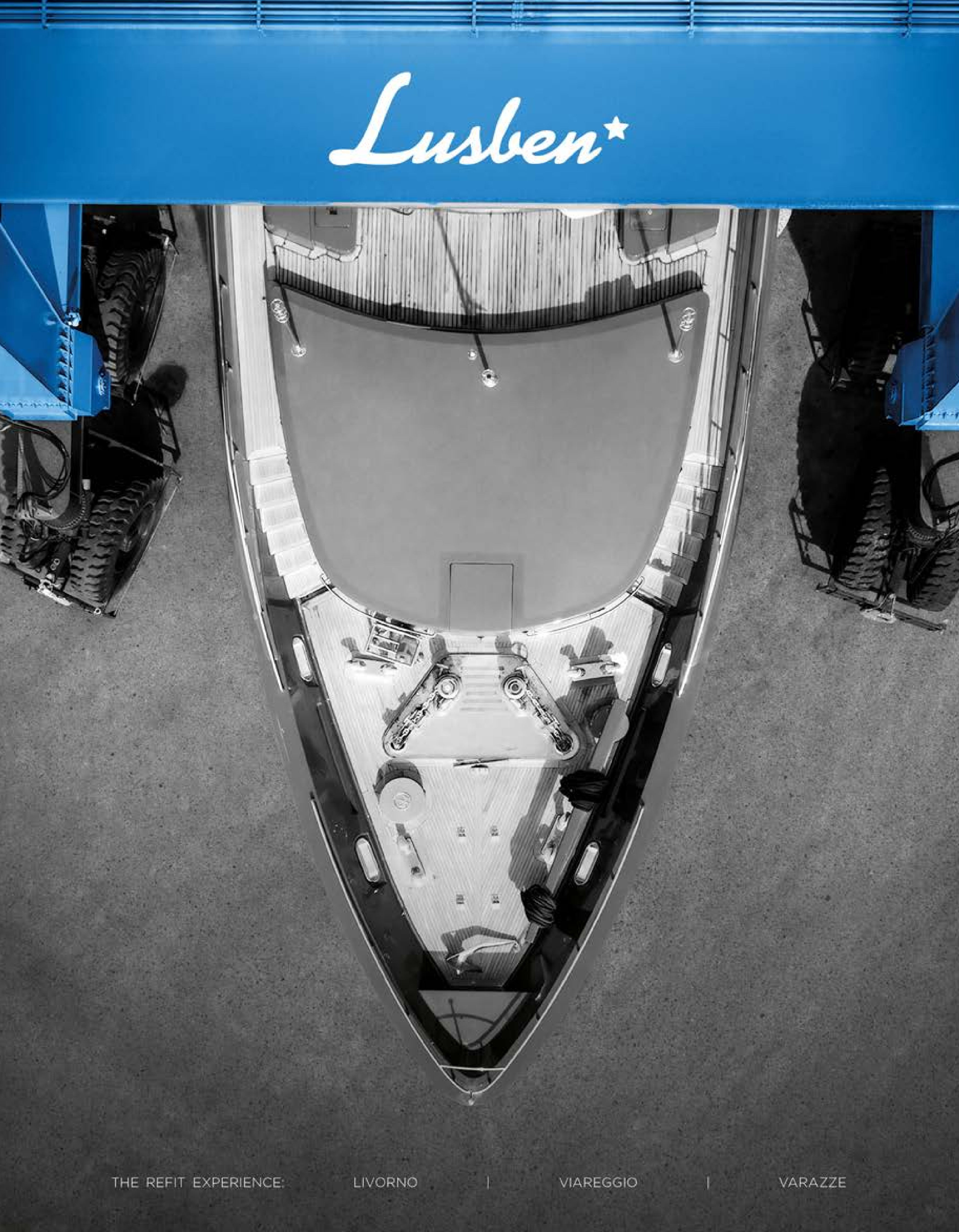
Azimut Yachts presenta il *Fly 62*, disegnato da Alberto Mancini, che è caratterizzato da un beach cockpit. Lo specchio di poppa si apre verso l'esterno e, con un movimento sincrono, il divano si abbassa per creare un'ampia zona prendisole a poca distanza dall'acqua. Fabio Fantolino ha disegnato gli interni, ideando spazi aperti e privi di ostacoli visivi per migliorare la vicinanza totale con il mare.

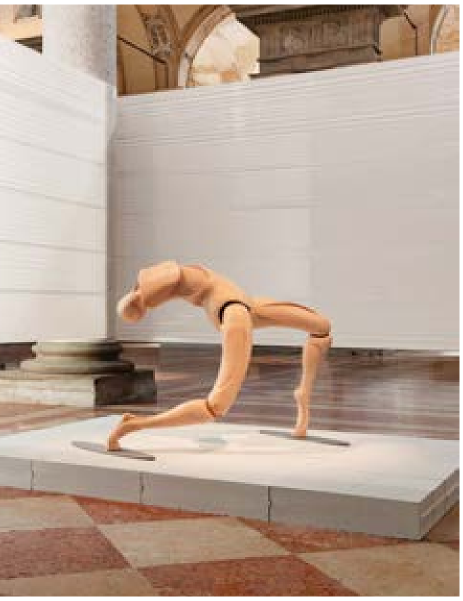
FLY 62 BY AZIMUT YACHTS

Azimut Yachts presents the *Fly 62*. Designed by Alberto Mancini, it is distinguished by its beach cockpit. The transom opens outwards and, with a synchronised movement, the sofa lowers to create a large sunbathing area just metres from the water. Fabio Fantolino designed the interior, creating open spaces with no visual obstructions to enhance the total proximity to the sea.

Record di velocità, team che si sono dati battaglia sull'acqua e attori chiave del settore a sostenerli: l'undicesima edizione del *Monaco Energy Boat Challenge*, organizzata dallo Yacht Club de Monaco, si è affermata come la mecca della propulsione alternativa nella nautica da diporto.

Speed records, teams battling it out on the water and key industry players backing them up: the eleventh edition of the Monaco Energy Boat Challenge*, organised by the Yacht Club de Monaco, has established itself as the Mecca of alternative propulsion in yachting.*


Lusben
THE REFIT EXPERIENCE: LIVORNO | VIAREGGIO | VARAZZE



Negli spazi della Fondazione Marchesani, Capsule Venice ha presentato la mostra personale *By devouring it, I learn about the world*, dell'artista cinese Liao Wen; i progetti *Vista* dell'artista tedesco Mevlana Lipp e *Real Time* di Alessio de Girolamo. Liao Wen ha interagito con lo spazio attraverso lavori *site-specific* per esplorare la relazione tra corpo, rituale, mito, immaginario collettivo.

In the halls of the Fondazione Marchesani, Capsule Venice has presented a solo exhibition By devouring it, I learned about the world *by Chinese artist Liao Wen; the projects Vista by German artist Mevlana Lipp and* Real-Time *by Alessio de Girolamo. Liao Wen interacted with space through* site-specific *works to explore the relationship between the body, ritual, myth and collective imagination.*

MAGELLAN AND DENISON

Magellan Jets e Denison hanno siglato una partnership per offrire voli privati senza interruzioni da qualsiasi punto di origine direttamente alla posizione dello yacht. Il viaggio privato per 12 passeggeri da Teterboro, New Jersey, a Nassau, Bahamas, è disponibile per i titolari della carta Magellan Jets per 48.000 $ con un preavviso di soli sette giorni.

MAGELLAN AND DENISON

Magellan Jets and Denison have teamed up to offer seamless private flights from any point of origin directly to the yacht's location. Private travel for 12 passengers from Teterboro, New Jersey to Nassau, Bahamas is available to Magellan Jets cardholders for 48,000 $ with just seven days' notice.

485 CL FAST LUXURY BOAT BY H AL DHAEN

IL PRINCIPALE CANTIERE NAUTICO DEL REGNO DEL BAHRAIN, H AL DHAEN BOATS HA PRESENTATO IL *485CL CROSSOVER LUXURY* CON 4 FUORIBORDO SUZUKI.

THE KINGDOM OF BAHRAIN'S LEADING BOATYARD, H AL DHAEN BOATS, HAS UNVEILED THE *485CL CROSSOVER LUXURY* WITH 4 SUZUKI OUTBOARDS.

NAVETTA MOSTES

La navetta Mostes si caratterizza per la costruzione in acciaio dallo spessore in chiglia di 10 millimetri e la sovrastruttura in alluminio. La lunghezza di registro è di 23,89, quella fuori tutto 26 e il baglio massimo è di 6,48 metri. Il dislocamento è di 110 tonnellate.

The Navetta *by Mostes has a steel hull with a keel thickness of 10 millimetres and an aluminium superstructure. The log length is 23.89 metres, the overall length is 26 metres and the maximum beam is 6.48 metres. The displacement is 110 tonnes.*

History
IS MADE OF
stories.
493
A Vittorio Baglietto, al Ligure
costruttore dei più veloci e
agili scafi di guerra – e
a tutte le sue fucine –
Gabriele d'Annunzio
15 dicembre 1937
BAGLIETTO
1854-2024
170

**OURS ARE CALLED
"TALES FROM THE BLUE".**

170 years of challenges and adventures.
From a small port to uncharted seas. Masters of Italian craftsmanship, when Italy was still a dream. Creating beauty, shaping new icons. Power and scale, gazing into the future. Blue is our history, our heritage, the substance of all our Tales. And that is something worth celebrating. | **baglietto.com**

BAGLIETTO
1854

IRYNA 66M BENETTI B.NOW

Varato il Benetti custom *Iryna* di 66 metri di lunghezza. Si tratta del primo modello della serie B.Now 67. Le linee esterne sono state disegnate da RWD, gli interni sono stati progettati dall'Interior Design Department di Benetti, sotto la direzione di Maria Rosa Remedi.

The 66-metre-long Benetti custom *Iryna* has been launched. This is the first model in the B.Now 67 series. The exterior lines are by RWD, while the interiors have been designed by the Benetti Interior Design Department, under the guidance of Maria Rosa Remedi.

La collezione *Oasis* di Richard Hutten è vocativa delle suggestioni del deserto. Il mobile è rivestito di innumerevoli "spine" di ottone. Aprendo gli armadietti, la magia di Hutten si esprime nei dettagli di minuscoli balconi di metallo e scaffali segreti. Il mobile, di colore verde acqua scuro, ha la forma di un cactus tempestato di scintillanti sfere di ottone dorato.

Richard Hutten's Oasis collection takes its inspiration from the desert. The furniture is covered with countless brass "thorns". Opening the cabinet, Hutten's magic shows itsels in details of tiny metal balconies and secret shelves. The dark green cabinet is shaped like a cactus and studded with glittering golden brass balls.

QATAR BOAT SHOW 2024

Il vecchio porto di Doha ospiterà il prossimo Qatar Boat Show 2024 che si svolgerà dal 6 al 9 novembre. Immerso nel cuore di Qatar, il vecchio porto ha subito un notevole cambiamento con la trasformazione in un hub di innovazione e sostenibilità. Il salone nautico si estenderà per 275 mila metri quadrati per ospitare oltre 100 imbarcazioni fino a una lunghezza massima di 160 metri.

The Old Port of Doha will host the next Qatar Boat Show 2024 from 6-9 November. Located in the heart of Qatar, the Old Port has undergone a remarkable transformation, becoming a hub for innovation and sustainability. The Boat Show will cover an area of 275,000 square metres to accommodate more than 100 boats up to a maximum length of 160 metres.

Sunseeker
Italy

SEE YOU
IN GENOA
19 - 24 September 2024

SALONE NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com

MYS
MONACO
YACHT SHOW

SUNSEEKER OCEAN 182

SUNSEEKER ITALY S.R.L.
Porto Turistico 52,
16033 Lavagna (GE), Italy
Tel: +39 0185 30 53 17
Email: info@sunseeker-italy.com
www.sunseeker-italy.com

APRILIA MARITTIMA
Piazzetta dell'Imbarcadero, 33
33053 località Aprilia Marittima,
Latisana (UD)

RIMINI
Via Ortigara 80, 47921 – Rimini

Simrad Yachting presenta *Recon*, il primo motore per pesca alla traina in acqua salata con timone elettrico, dotato di un telecomando joystick e posizionamento Gps. Il motore brushless, da 24 V/36 V, è particolarmente silenzioso ed è coperto da una garanzia di 3 anni. *Recon* ha la connettività NMEA 2000.

Simrad Yachting presents Recon, *the first saltwater trolling motor with an electric rudder, joystick remote control and GPS positioning. Backed by a 3-year warranty, the 24V/36V brushless motor is extremely quiet.* Recon *has NMEA 2000 connectivity.*

30° ANNIVERSARIO

Officina Italiana Design, lo studio che disegna in esclusiva le linee delle imbarcazioni Riva, fondato da Mauro Micheli e Sergio Beretta, celebra i 30 anni di attività. Un giro di boa importante che coincide con il recente rinnovo per altri cinque anni del contratto di collaborazione esclusiva con il cantiere di Sarnico.

30TH ANNIVERSARY

Officina Italiana Design, the studio founded by Mauro Micheli and Sergio Beretta that designs exclusively for Riva Yachts, is celebrating its 30th anniversary. This is an important milestone that coincides with the recent renewal of the exclusive collaboration contract with the Sarnico shipyard for a further five years.

PALUMBO SUPERYACHTS

PALUMBO SUPERYACHTS NEGLI ULTIMI MESI HA CONSEGNATO UN *COLUMBUS CUSTOM HYBRID* DI 50 METRI, DUE *COLUMBUS ATLANTIQUE* DI 43 METRI E UN *EXTRA X96 TRIPLEX*.
IN RECENT MONTHS PALUMBO SUPERYACHTS HAS DELIVERED A 50-METRE *COLUMBUS CUSTOM HYBRID*, TWO 43-METRE *COLUMBUS ATLANTIQUES* AND AN *EXTRA X96 TRIPLEX*.

CONCEPT DESIGN 250X | INFO@CGDTEAM.COM

CRISTIANOGATTO
VENEZIA

De Antonio Yachts presenta il progetto della sua nuova ammiraglia, il *D60*, per il 2025. Sarà dotata di quattro motori fuoribordo Mercury V12 di 600 cavalli ciascuno che garantiranno una velocità massima di oltre 45 nodi. Il layout prevede anche uno spazio cucina su un piano intermedio tra il ponte principale e le cabine interne.

De Antonio Yachts presents the design of its new flagship for 2025, the D60, *which will be powered by four Mercury V12 outboard engines of 600 hp each, giving a top speed of over 45 knots. The layout also includes a galley on an intermediate level between the main deck and the interior cabins.*

PRINCESS S80

L’*S80* rappresenta la naturale evoluzione dell’*S72*. “*Il concetto del* Princess S80 *si concentra su uno spazio abitativo conviviale sul ponte principale vicino all’acqua con tre spazi distinti per prendere il sole, rilassarsi e pranzare, utilizzabili contemporaneamente senza conversioni*”, afferma Andy Lawrence, Direttore del design di Princess Yachts.

PRINCESS S80

The *S80* is a natural development of the *S72*. “*The concept of the* Princess S80 *focuses on an uncompromising main deck sociable living space close to the water with three distinct spaces: sunbathing, lounging and dining, usable simultaneously without conversions*”, says Andy Lawrence, Director of design at Princess Yachts.

PORTO MIRABELLO BY D-MARIN

D-MARIN AMPLIA LA SUA RETE IN ITALIA CON L’ACQUISIZIONE DI PORTO MIRABELLO, STRUTTURA IDEALE PER SUPERYACHT FINO A 140 METRI LUNGHEZZA, CON 407 POSTI BARCA, SITUATO NEL GOLFO DI LA SPEZIA.

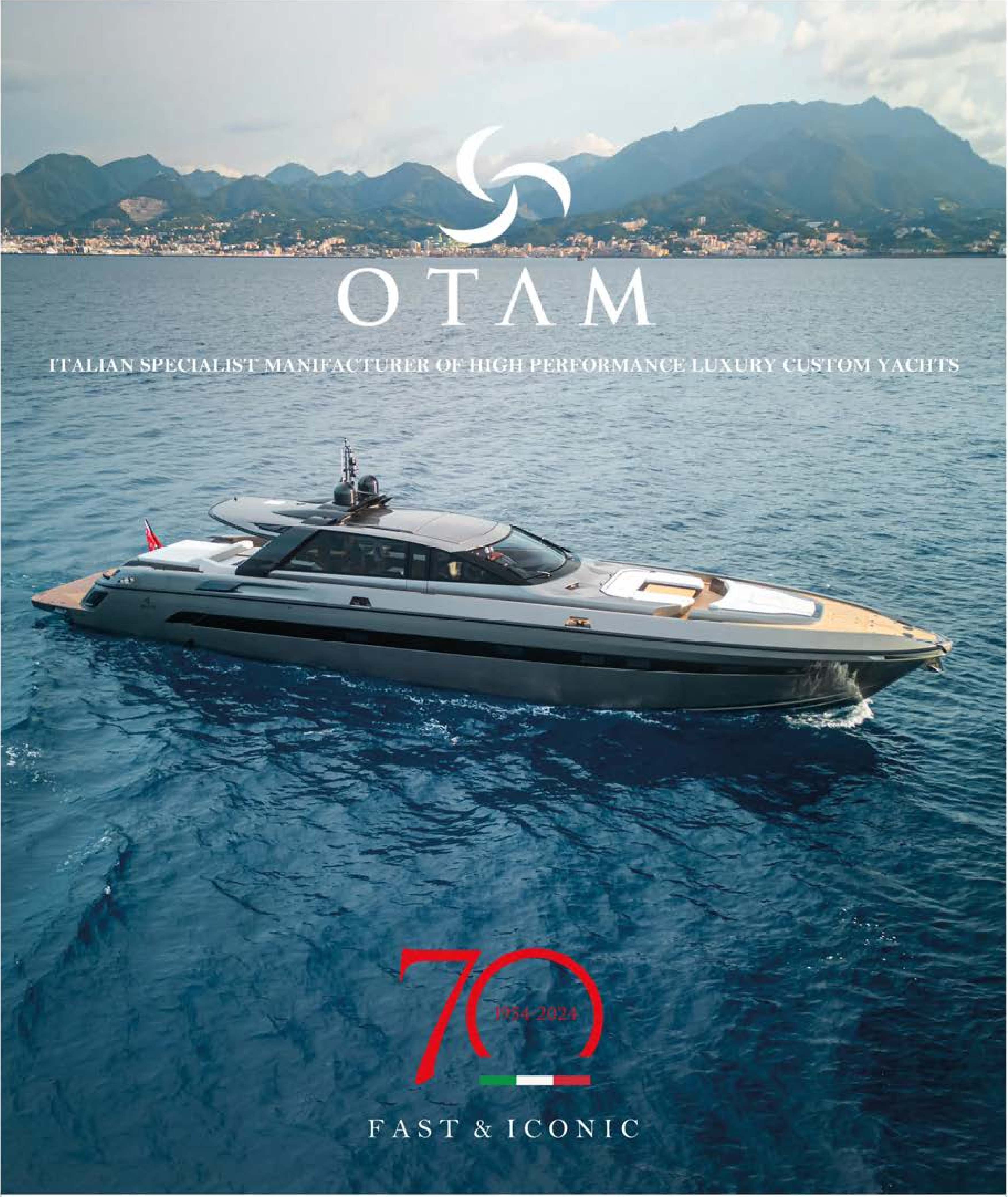
D-MARIN HAS EXPANDED ITS NETWORK IN ITALY WITH THE ACQUISITION OF PORTO MIRABELLO, A 407-BERTH FACILITY IDEAL FOR YACHTS UP TO 140 METRES IN LENGTH IN THE GULF OF LA SPEZIA.

I-BOAT WALKAROUND

I-BOAT, cantiere nautico partenopeo del Gruppo Izzo SpA, ha varato il suo primo modello. Si tratta di un walkaround di 12,20 metri di lunghezza, largo 3,9, costruito in infusione. La carena è a V profonda con step. La motorizzazione consente velocità fino a 38 nodi.

I-BOAT, the Neapolitan shipyard of the Izzo SpA group, has launched its first model. It is a 12.20 metre long, 3.9 metre wide walkaround, built in infusion. The hull is a deep V with step. The engine allows speeds of up to 38 knots.

SUZUKI
350
350


OTAM
ITALIAN SPECIALIST MANUFACTURER OF HIGH PERFORMANCE LUXURY CUSTOM YACHTS
70
1954-2024
FAST & ICONIC

45 – 58 – 70 – 80 – 85 – **90**

OTAM.IT

LINNEA AURORA BY SES YACHTS

Il cantiere navale turco, SES Yachts di Istanbul, ha varato il superyacht a vela di stile classico di 128 piedi, progettato da Hoek Design Naval Architects. Gli interni sono firmati da Daniel Östman. *Linnea Aurora* è lunga 39,4 metri e ha un baglio di 7,7 metri. Si aggiunge alla flotta di navi gemelle che include *Atalante, Vijonara, Grace III* e *Halekai.*

The Turkish shipyard SES Yachts in Istanbul has launched the 128-foot classic-style sailing superyacht designed by Hoek Design Naval Architects. The interior is designed by Daniel Östman. *Linnea Aurora* is 39.4 metres long and has a beam of 7.7 metres. She joins a fleet of sister ships that includes *Atalante, Vijonara, Grace III* and *Halekai.*

PARDO
YACHTS

POLDO DOG COUTURE

Poldo Dog Couture, brand Made in Italy specializzato nella creazione di collezioni luxury pet fashion, conquista il mondo della nautica, lanciando un'esclusiva linea yachting che permetterà al proprio cane di vivere un'esperienza marittima in assoluto comfort e benessere. Nell'estate 2024 Poldo Dog Couture ha solcato i mari mostrando il particolare kit con Pardo Yachts.

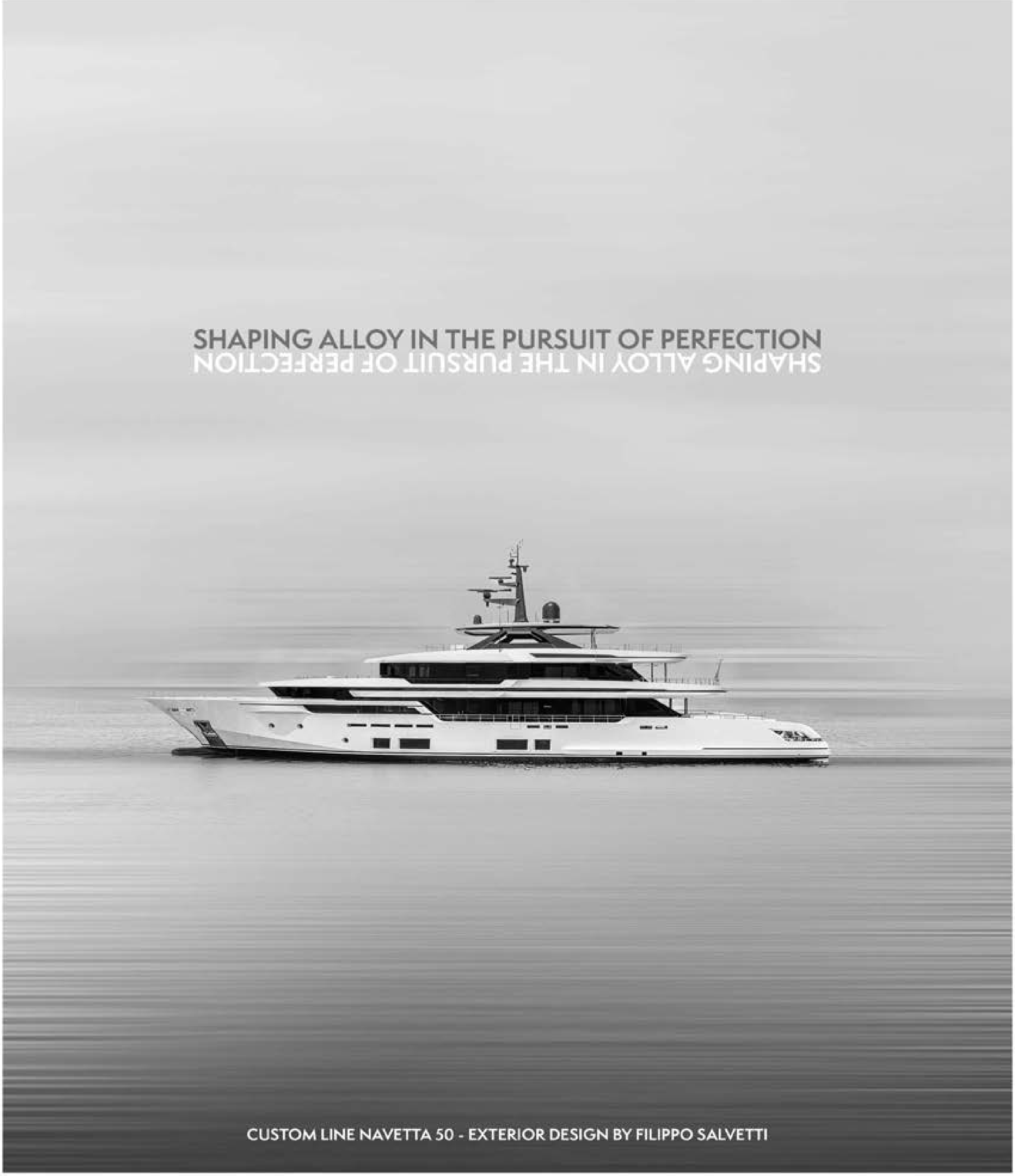
POLDO DOG COUTURE

Poldo Dog Couture, a Made in Italy brand specialising in the creation of luxury pet fashion collections, is conquering the nautical world with the launch of an exclusive yachting line that will allow your dog to enjoy a maritime experience in complete comfort and well-being.
In the summer of 2024, Poldo Dog Couture took to the seas presenting its special outfit with Pardo Yachts.

SCHAEFER YACHTS

Il cantiere brasiliano presenta *Schaefer 660,* costruito in vetroresina con un processo di infusione. Disegnato da Marcio Schaefer, è lungo 20,12 metri fuori tutto e ha un baglio massimo di 5,05. Può accogliere 8 ospiti per la notte e due membri di equipaggio. L'autonomia è garantita da un serbatoio di 2.600 litri di gasolio.

The Brazilian shipyard presents the Schaefer 660, *built in fibreglass using the infusion process. Designed by Marcio Schaefer, it has an overall length of 20.12 metres and a maximum beam of 5.05 metres. It can accommodate eight overnight guests and two crew members. Autonomy is guaranteed by a 2,600-litre fuel tank.*


SHAPING ALLOY IN THE PURSUIT OF PERFECTION
CUSTOM LINE NAVETTA 50 - EXTERIOR DESIGN BY FILIPPO SALVETTI

Filippo Salvetti

DESIGN THAT MATTERS.

FILIPPOSALVETTI.IT

Come derivati dell'installazione VitraHaus Loft di Sabine Marcelis, Vitra propone due prodotti del designer danese Verner Panton in edizione limitata: la *Panton Chair Classic* in un assortimento di colori scelti con cura e il *Visiona Stool* con rivestimenti selezionati. Verner Panton è stato una delle figure più influenti nell'evoluzione del design negli anni '60 e '70.

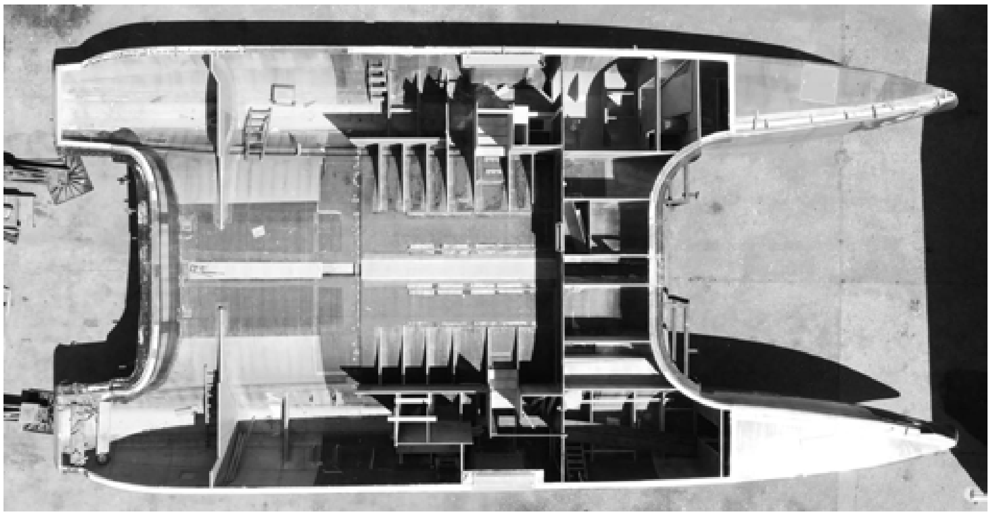
Derived from the VitraHaus Loft installation by Sabine Marcelis, Vitra offers two limited-edition products by Danish designer Verner Panton: the Panton Chair Classic *in a carefully selected range of colours and the* Visiona Stool *with selected upholstery. Verner Panton was one of the most influential figures in the development of design in the 1960s and 1970s.*

C-CAT 65 COMAR YACHTS

Estratto dagli stampi lo scafo del *C-CAT 65* nel cantiere Comar Yachts di Fiumicino, Roma. Il catamarano offre 225 metri quadrati calpestabili tra superfici interne ed esterne. Questo sailing yacht è il frutto di anni di ricerca, sviluppo e passione per il mare per offrire comfort, efficienza e prestazioni. Il varo è previsto per la prossima stagione nautica nel luglio 2025.

C-CAT 65 COMAR YACHTS

At the Comar Yachts shipyard in Fiumicino, Rome, the hull of the *C-CAT 65* was taken out of the moulds. The catamaran offers 225 square metres of interior and exterior living space. The result of years of research, development and passion for the sea this sailing yacht offers comfort, efficiency and performance. The launch is scheduled for the next sailing season in July 2025.



BAGLIETTO FAST50

BAGLIETTO HA VENDUTO LA PRIMA UNITÀ DI *FAST50*, SCAFO DISLOCANTE VELOCE IN LEGA LEGGERA, DISEGNATO DA FRANCESCO PASZKOWSKI, CHE FIRMA ANCHE GLI INTERNI IN COLLABORAZIONE CON MARGHERITA CASPRINI.

BAGLIETTO SOLD THE FIRST *FAST50*, A FAST-DISPLACEMENT HULL IN LIGHT ALLOY DESIGNED BY FRANCESCO PASZKOWSKI, WHO ALSO DESIGNED THE INTERIOR IN COLLABORATION WITH MARGHERITA CASPRINI.

MAJESTY YACHTS

THE ALL-NEW

MAJESTY 100

LAUNCHING IN

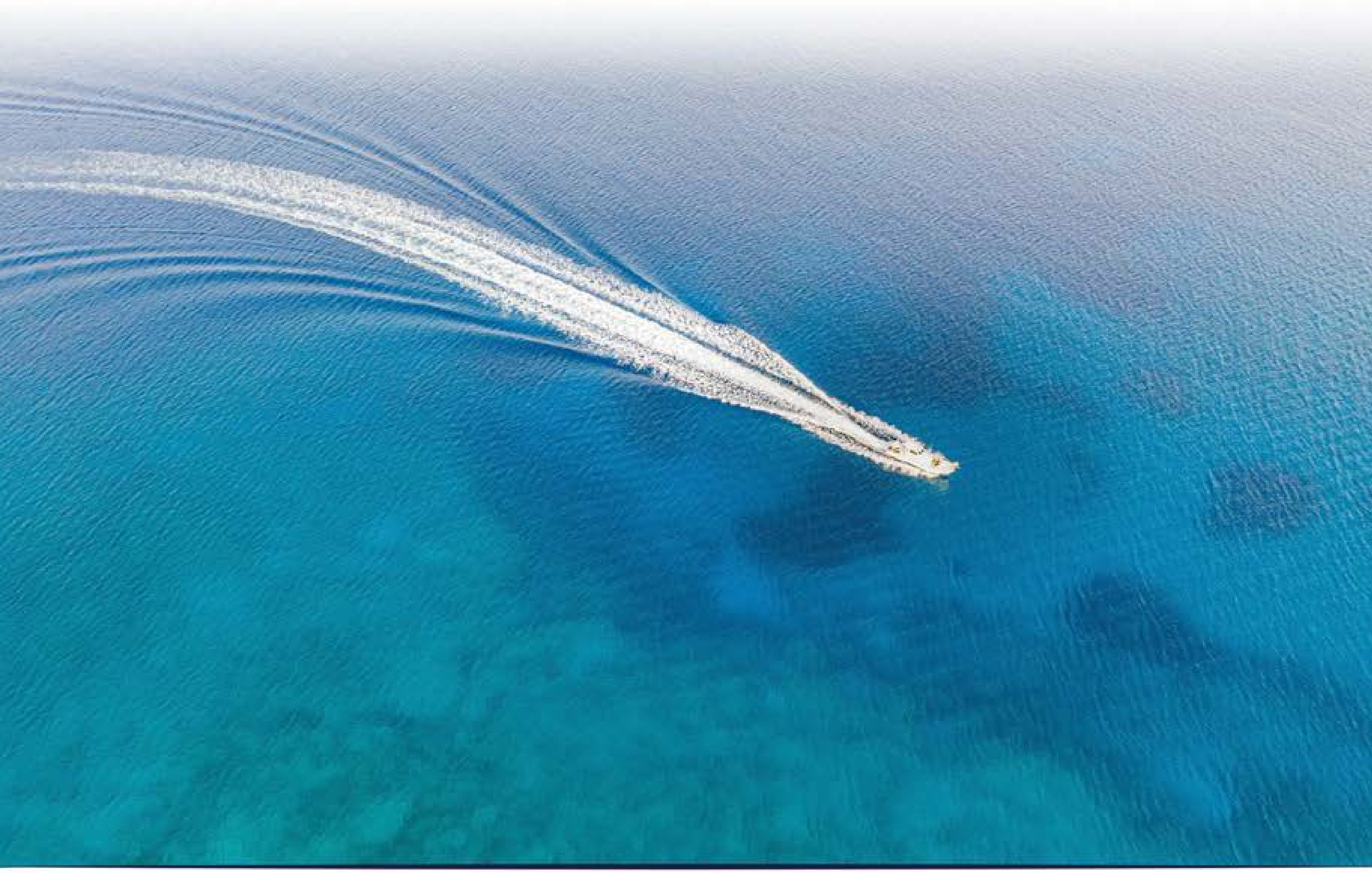
2025

SUPERYACHT COLLECTION

100 - 111 - 120 - 140 - 160 - 175

www.majesty-yachts.com | contact@majesty-yachts.com

NavalHEAD
INTERNATIONAL



DREAMSHAPERS OF

OVER 300 YACHTS LAUNCHED IN 14 YEARS

info@navalhead.it Corso Italia 7 - 34122 Trieste - ITALY www.navalhead.com

SNO
YACHTS

SERVICE

Dry docking
Refit & Repairs
Refurbishing
Authorized assistances
Emergency service

MANUFACTURING

Production
Boats

SALES

New yachts
Brokerage
Charter
Yacht management

OFFICIAL DEALER

NOVAMARINE
viking yachts
valhalla Boatworks

SNO YACHTS

OLBIA (OT) - Via Indonesia (Loc. Su Arrasolu - Z.I. sett.2) - 07026 Olbia - Tel. +39 0789 5502 - www.snoyachts.com

sintesi
interiors

Azienda italiana specializzata nella progettazione e produzione di arredi di lusso per i settori navale e civile.

www.sintesiinteriors.srl

Tel. +39 0836061108

sintesiinteriors_srl

SINTESI s.r.l.s. - SS 16 Lecce - Maglie Km 980 Zona Industriale Melpignano 73020 (LE)
www.sintesiinteriors.srl - P.IVA 05240990753

R-X36
R-X36
MAR·CO
make it unique

AICON
YACHTS
AUDACE
AUDACE 50
Sports Cruiser

LYNX YACHTS
THE NETHERLANDS

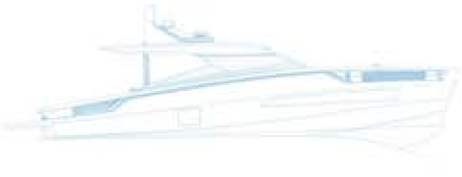
CUSTOMIZING DREAMS
www.aiconyachts.com

AICON
YACHTS

Audace
50
68
Vivere
80
100

GMD
DESIGN & SERVICE

GT-4 GT-5 GT-6



FIND OUT MORE :

www.gmdesignservice.it

sales@gmdesignservice.it

VMARINE
PRIVATE
RENDEZ-VOUS
AZIMUT
PIRELLI

19° RENDEZ-V MARINE

OLTRE 30 IMBARCAZIONI E CIRCA 300 OSPITI HANNO PRESO PARTE ALLA DICIANNOVESIMA EDIZIONE DEL *RENDEZ-V MARINE* A MONTECARLO
MORE THAN 30 BOATS AND AROUND 300 GUESTS ATTENDED THE 19TH *RENDEZ-V MARINE* HELD IN MONTECARLO

by Massimo Longoni

Un evento che due volte all'anno celebra la passione per lo yachting grazie a Vincenzo Soria e al suo team. Gli armatori di Azimut Yachts, Pirelli, Speedboats e Sacs, di cui V Marine è il distributore, si sono ritrovati nella sede dello Yacht Club de Monaco dove hanno alternato momenti ludici a sedute tecniche con gli esperti di Volvo Penta, Garmin, Raymarine, HP Watermakers e Mercury Marine. Durante l'evento è stato presentato da V Marine, rappresentata dai tre soci Vincenzo Soria, Valerio Tesei

La location scelta per questo 19° Rendez-V Marine è stato lo Yacht Club de Monaco, il club molto esclusivo che Sua altezza Serenissima il Principe Alberto II presiede dal 1984.

The venue chosen for this 19th Rendez-V Marine was the Yacht Club de Monaco, the very exclusive club which His Serene Highness Prince Albert II has presided over since 1984.

GARRONI DESIGN

PRESTIGE F5.7

e Massimiliano Papa, e da Gianni De Bonis, founder e owner di Tecnorib, il *Pirelli 50 Mansory*. Era presente anche Marco Maria Tronchetti Provera, Senior Vice President Pirelli Design & Assets Conversion.
L'evento musicale della cena di gala ha visto in scena i Gipsy Kings.

An event that twice a year celebrates the passion for yachting thanks to Vincenzo Soria and his team.
Boat owners of Azimut Yachts, Pirelli, Speedboats and Sacs, for which V Marine is the distributor, gathered at the Yacht Club de Monaco, where they alternated playful moments with technical sessions with experts from Volvo Penta, Garmin, Raymarine, HP Watermakers and Mercury Marine.
During the event, the *Pirelli 50 Mansory* was presented by V Marine, represented by its three partners Vincenzo Soria, Valerio Tesei and Massimiliano Papa, and by Gianni De Bonis, founder and owner of Tecnorib. Marco Maria Tronchetti Provera, Senior Vice President of Pirelli Design & Assets Conversion, was also present. The musical part of the gala dinner was performed by the Gipsy Kings. ◣

V Marine ha accolto allo Yacht Club de Monaco 30 imbarcazioni, 270 ospiti e 25 partner.

At the Yacht Club de Monaco, V Marine welcomed 30 boats, 270 guests and 25 partners.

GB MEC s.r.l.
Commitment to Sustainable Progress
MOVITEC AUTOMATION
GB TECHNICAL INSULATION
GBMEC.IT
NORTHERN GEAR
NEW WAVE

MANDAYACHTS®
CANTIERI NAVALI

S05
S07
S09

per info e prove in mare: marketing@mandayachts.it
WWW.MANDAYACHTS.IT

Photo: Gigi Spada

BWA Sport 28' GTO

Il sorriso spontaneo, espressione di gioia, divertimento e soddisfazione,
coinvolge l'intero volto, stira le labbra e rende più vivace e profondo lo sguardo.
BWA Sport 28 GTO, l'isola felice: preparati a sorridere.

A spontaneous smile, expression of joy, fun and satisfaction,
involves the entire face, stretches the lips and makes the eyes full of life.
BWA Sport 28 GTO, the happy island: get ready to smile.

BWA
SPIRITO ITALIANO

www.bwa.it

PROTAGON
YACHTS
by SELVA
SELVA
SUI FUORIBORDO
5 ANNI
di garanzia
SOLO PER USO DIPORTO
SELVA
#SelvaPromo
SELVA
Best
40
XSR
Murena
XSR Best
IL MIGLIORE

PREZZI INCREDIBILI
SU TUTTA LA GAMMA DI MOTORI 4T
Iniziativa #SelvaPromo valida fino al 31-10-2024 presso i concessionari aderenti.

SULLA GAMMA XSR INTERESSI ZERO
(TAN 0,01% TAEG MAX 3,87%)

Seguici su:
SELVA MARINE

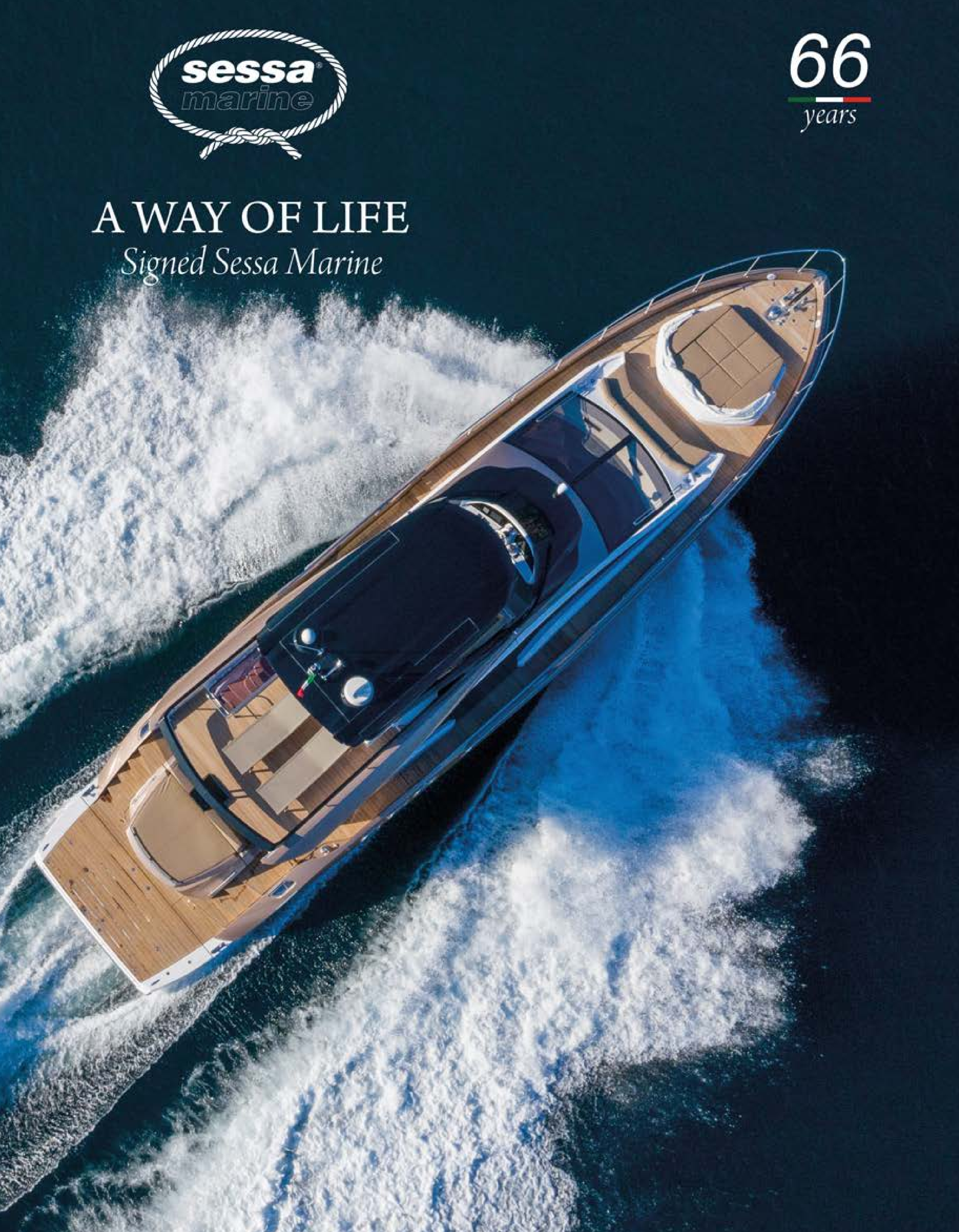
Finanziamento fino a 24 mesi - prima rata a 30 giorni - importo finanziabile da € 4.000 a € 10.000.
Iniziativa valida fino al 31/12/2024, presso i concessionari aderenti.

Esempio riferito alla casistica più onerosa per il cliente € 4.000 (importo totale del credito) in 12 rate da € 336,67 TAN fisso 0,01% TAEG 3,87%. Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua e include: interessi € 0, costi per l'attività istruttoria pari all'1% del finanziato, imposta di bollo su finanziamento € 16, bollo su rendiconto annuale e di fine rapporto € 2 (per importi superiori a € 77,47), spesa mensile gestione pratica € 2,20; importo totale dovuto (importo totale del credito + costo totale del credito) € 4.082,44. Il TAN è diverso da zero esclusivamente per effetto di arrotondamento decimale. Offerta valida fino al 31/12/2024. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le informazioni precontrattuali richiedere sul punto vendita il documento "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" (SECCI) e copia del testo contrattuale. Salvo approvazione Agos Ducato S.p.A. I concessionari SELVA MARINE operano quali intermediari del credito NON in esclusiva.

PREZZI #SelvaPromo

SELVA S.p.A.
Viale dell'Industria, 13
23037 Tirano (So) - Italia
www.commercialeselva.it

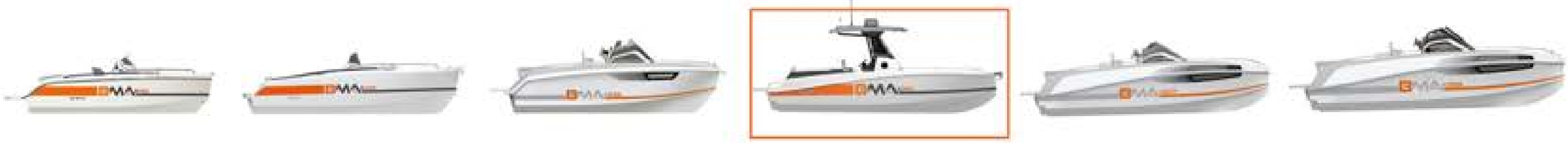
Agos


sessa
marine
66
years
A WAY OF LIFE
Signed Sessa Marine

BMA®

CUORE ITALIANO

BMA X266
MERCURY



X199 X222 X233 X266 X277 X299

Libero di scegliere. Che tu stia cercando l'emozione di una navigazione sportiva o la tranquillità di una giornata di relax in mare, BMA X266 si adatta al tuo stile di vita.

Freedom of choice. BMA X266 fits your lifestyle, whether you're looking for the thrill of performance or the calm of a relaxing day at sea.

www.bmaboats.com

LE NOSTRE PASSIONI
SI SONO TRASFORMATE
IN LAVORO
BONINI COMMUNICATION

SIAMO GENTE DI MARE AL SERVIZIO DI CHI AMA IL MARE... COME NOI.

• POSTI BARCA FINO A 40MT
• MANUTENZIONE • INVERNAGGI
• CARENAGGIO • ANTIOSMOSI • REFITTING
• ALAGGI DI IMBARCAZIONI FINO A 44 METRI E 300 TONNELLATE

Certificati RINA 9001- 14001-18001

CANTIERI NAVALI DI SESTRI

CANTIERI NAVALI DI SESTRI | Via L Cibrario 3 | 16154 Genova | Tel. 010 6512476 Fax 010 6512282
info@cantierisestri.it | **www.cantierisestri.it**

WONDER NO MORE. | OS 405 OFFSHORE

The sleek, seductive lines and inspired upgrades of the new Pursuit OS 405 will give you a newfound perspective while feeding your wanderlust. Be the first to experience it or be left envious.

SEE YOU
IN GENOA
19 - 24 September 2024
SALONE
NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com

Powered by YAMAHA

PURE. **PURSUIT.**

Visit your factory authorized dealer and experience the excitement of Pursuit. Check us out at **pursuitboats.com**.

AMERICAN
MADE

PAGLIARINI
GROUP

Via San Rocco, 11 - 26100 Cremona - T. +39 0372/432548 - info@pagliarini.it - www.pagliarini.it

BONTEMPI
CASA

Bach table
Amelie chair
Papillon lamp
Madison cocktail cabinet
Charlotte bookcase
Charlotte glass cabinet

Bontempi.it

VI ASPETTIAMO
A GENOVA
19-24 settembre 2024
SALONE
NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com
Le Mans
IL FUTURO
APPARTIENE
A CHI HA UNA
GRANDE STORIA
LE MANS 50
Libertà ed emozione.
Innovativo e moderno.
Totalmente
Made in Italy.

RIO YACHTS
Italia 1961

63 anni di esperienza | 145 modelli prodotti | oltre 100.000 imbarcazioni vendute

rioyachts.com

NEW MODEL
2025

NEXT 255 LX

VI ASPETTIAMO
A GENOVA
19-24 settembre 2024
SALONE
NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com
SUZUKI
NEXT 255 LX

The perfect size for an adventure on the water, amid new amenities, cutting-edge technology and that touch of luxury you can't live without.

LENGHT	WIDTH	CAPACITY
7,80 m	2,55 m	8(B) - 10(C) pax

NEW MODEL
2025

CAYMAN 33.0 EXECUTIVE

Ranieri®
INTERNATIONAL

SEE YOU
IN GENOA
19 - 24 September 2024

SALONE
NAUTICO
GENOA BOAT SHOW

salonenautico.com

RANIERI INTERNATIONAL - Motonautica F.lli Ranieri Srl | Soverato (CZ) - Italy - ranieri-international.com

Reinventing spaces to make the boating experience even more comfortable. Brand new hard "Fly-Top" makes the difference. Share the adventure with up to 22 people on board.

LENGHT	WIDTH	CAPACITY
10,20 m	3,55 m	22 pax

Experience your boat
from a new perspective.

Salone Nautico GENOVA 19/09 24/09 SECTOR POWER VILLAGE STAND YPA05

FORT LAUDERDALE Boat Show 30/10 03/11 STAND 1080

Mets Trade AMSTERDAM 19/11 21/11 HALL 1 STAND 01.365

Mase marine generators:
innovation focused on sustainability.

A wide range of products to have a complete vision of your navigation.

VS

IS

MARINER

SPECIAL GROUPS

mase
GENERATORS
Believing in change.
VS 500 SV

A new way of perceiving innovation with Mase is possible. Because for us progress starts from the point of view of the sea. That's why we design many solutions to satisfy all your senses.

IF SEA COULD TALK, IT WOULD SAY MASE.

Visit our web site

mase
GENERATORS
Believing in change.

MATTEOFARNE.it

Assegnati i premi

Prizes awarded

SI È SVOLTA AL *MUSEO ADI COMPASSO D'ORO* DI MILANO LA PREMIAZIONE DEI VINCITORI DEL *PRIMO PAOLA GALEAZZI INTERNATIONAL YACHT DESIGN CONTEST*

THE AWARDS CEREMONY FOR THE WINNERS OF THE *1ST PAOLA GALEAZZI INTERNATIONAL YACHT DESIGN CONTEST* WAS HELD AT THE *ADI COMPASSO D'ORO MUSEUM* IN MILAN

by Massimo Longoni

Il trofeo del Paola Galeazzi Contest è il frutto del pensiero di Giorgio Besenzoni e del lavoro del suo team.

Giorgio Besenzoni and his team created the Paola Galeazzi Contest trophy.

Il Concorso, organizzato per celebrare i 30 anni della rivista *Barche*, è stato intitolato all'architetto Paola Galeazzi, figura di riferimento nel mondo della progettazione nautica. La giuria, presieduta dal professor Architetto Giovanni Zuccon, era formata dal direttore della rivista *Barche* dottor ingegner Francesco Michienzi, l'ingegner Brunello Acampora, il professor ingegner Sergio Cutolo, l'architetto Enrico Gollo, l'architetto Christian Grande, il professor architetto Massimo Musio Sale, l'ingegner Stefano Pagani, il professor architetto Andrea Ratti e l'ingegner Luca Santella. Il lavoro della giuria è stato lungo e articolato, e, dopo una lunga e ampia valutazione dei progetti, il verdetto è stato pressoché unanime. La discussione è stata pacata e si è svolta in un clima sereno di autentico rispetto tra tutti i membri di giuria. La prima edizione del concorso ha visto l'iscrizione di 150 progettisti da tutto il mondo.

The competition, organised to celebrate the 30th anniversary of *Barche* magazine, was named after architect Paola Galeazzi, a leading figure in the world of nautical design. The jury, chaired by Professor Architect Giovanni Zuccon, included Dr Francesco Michienzi, Director of Barche magazine, Engineer Brunello Acampora, Professor Engineer Sergio Cutolo, Architect Enrico Gollo, Architect Christian Grande, Professor Architect Massimo Musio Sale, Engineer Stefano Pagani, Professor Architect Andrea Ratti and Engineer Luca Santella. The jury's work was long and articulate, and after a long and detailed evaluation of the projects, the verdict was almost unanimous. The discussion was calm and took place in a serene atmosphere of genuine respect between all the jury members. The first edition of the competition attracted 150 designers from all over the world.

LA PREMIAZIONE DEL CONCORSO DEDICATO A PAOLA GALEAZZI SI È SVOLTA NELL'AMBITO DI UNA SERATA AL *MUSEO ADI COMPASSO D'ORO* DI MILANO PER FESTEGGIARE I 30 ANNI DELLA RIVISTA *BARCHE*.
THE AWARD CEREMONY FOR THE FIRST NAUTICAL DESIGN COMPETITION DEDICATED TO PAOLA GALEAZZI TOOK PLACE DURING AN EVENING AT THE *ADI COMPASSO D'ORO MUSEUM* IN MILAN TO CELEBRATE THE 30TH ANNIVERSARY OF *BARCHE* MAGAZINE.

ADI Design Museum
Compasso d'Oro
DM

Ferretti Group Team.

Ernesto Esposito, Giorgia Landolfi, Marco Lari.

Overmarine Group Team.

Emanuela Pradella, Andrea Frabetti

Paola Bonetti, Andrea Galli.

Nicola and Tilli Antonelli and Tommaso Vincenzi.

Maurizio and Giovanni Granai, Francesco Ansalone.

Glenda Cecchi, Ferruccio and Livia Rossi.

Sergio and Silvia Cutolo.

Fiorella and Giorgio Besenzoni.

Christian and Valentina Grande.

Luca Dosso and Katia Paracchini.

Gianmario Meloni, Michele Insom.

Azimut Benetti Group Team.

Lamberto Tacoli, Raffaella Daino, Andrea Cragnotti.

Raymarine Team.

ALLA SERATA HANNO PARTECIPATO NUMEROSI RAPPRESENTANTI DI CANTIERI NAUTICI INTERNAZIONALI, PRODUTTORI DI COMPONENTI E ATTREZZATURE PER IMBARCAZIONI, PROGETTISTI E DESIGNER DI FAMA MONDIALE.

Zuccon Family.

Marina Stella and Stefano Pagani.

Volvo Penta Team.

Vincenzo Soria and Priscilla Baldesi.

Ombretta and Luigi Foresti, Stefania and Stefano Campanelli.

Barbara, Lamberto and Rachele Tacoli.

Silvia Montagna and Marco Donà.

Andrea D'Amato and Mario Pedol.

Anvera Group Team.

Antonella Cotta Ramusino and Paolo Moretti.

Antonella Conticelli and Lara Citterio.

Karin Paggi and Mario Cicognani.

Cranchi Group Team.

Riccardo Romualdi and Francesco Saccomandi

Andrea Dini, Karolina Paszkiewicz, Stanislav Szadkowski.

Emanuela Gallinea and Luigina Bertoli

Dario Messina.

Giulia Formenti and Stefano Gallazzi

Luisa Bocchietto, Silvia Piardi and Enrico Gollo.

Roberta, Isabella, Virginia and Raffaella.

Antonio Ducceschi and Lucia Basile.

Silvia and Roberto Vergani.

Giacomo Degl'Innocenti and Mattia Franzini.

THE EVENING WAS ATTENDED BY NUMEROUS REPRESENTATIVES OF INTERNATIONAL BOATYARDS, MANUFACTURERS OF BOAT COMPONENTS AND EQUIPMENT, AS WELL AS WORLD-RENOWNED NAVAL ARCHITECTS AND DESIGNERS.

Alberto Minerva.

Ruggiero and Filippo Spairani.

Piergiorgio Scarani and Elisabetta Vezzoli.

Elena and Mauro Feltrinelli.

Filippo Salvetti.

Team Barche.

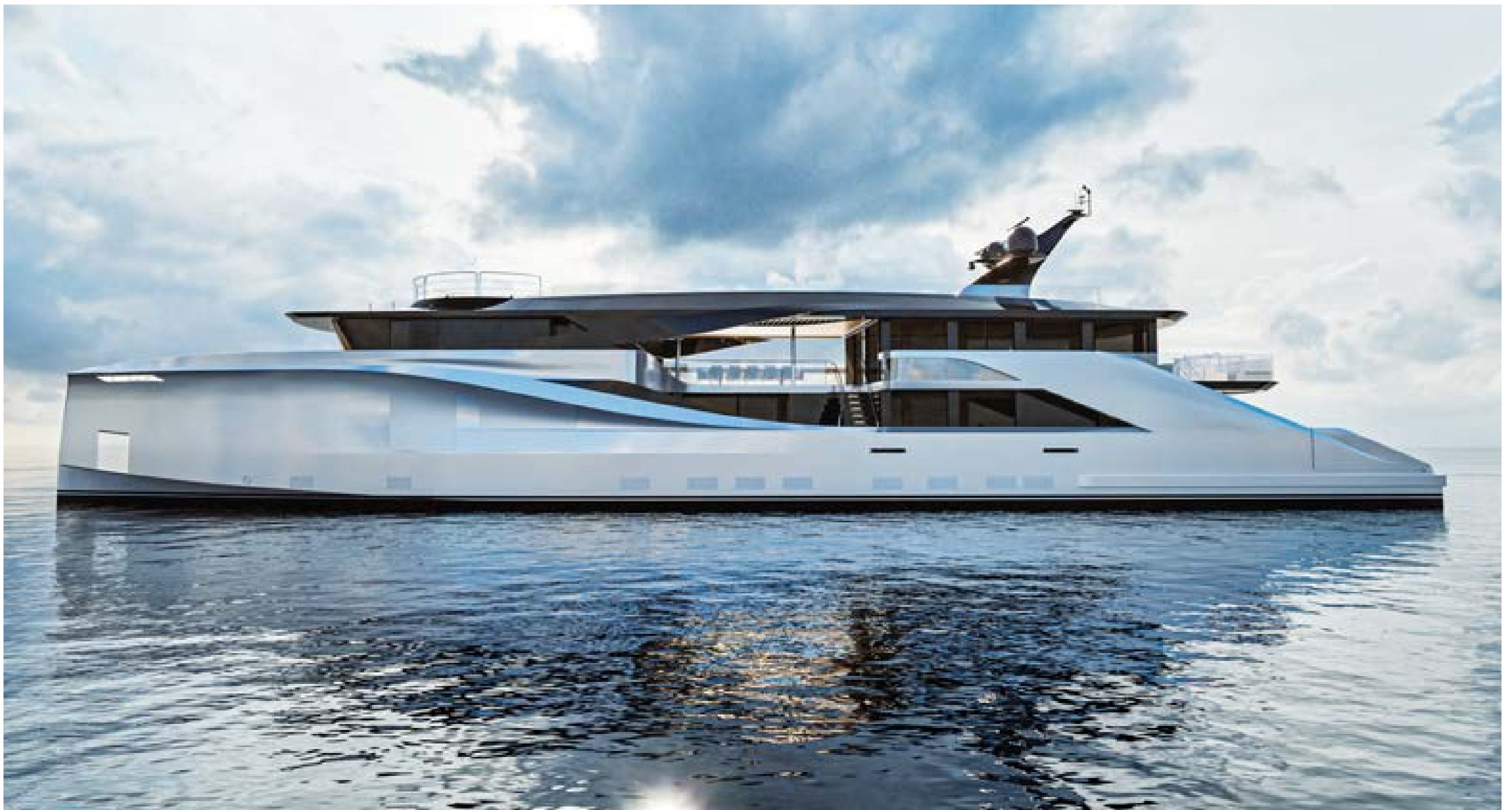
FIRST PRIZE

IL PRIMO PREMIO È STATO ASSEGNATO AL PROGETTO *EDGE* DI FABIO PEDUZZI, GIACOMO GIORGETTI E MARCO BELVEDERE

THE FIRST PRIZE WENT TO *EDGE* BY FABIO PEDUZZI, GIACOMO GIORGETTI AND MARCO BELVEDERE

Il progetto si caratterizza per l'innovazione nella distribuzione degli spazi valorizzando le asimmetrie dei volumi. Pur partendo da una piattaforma convenzionale, propone un'innovazione tipologica attraverso la scomposizione dell'intero upper deck e delle doppie altezze. Affronta il tema della propulsione con realismo secondo le tecnologie attualmente disponibili e le loro possibili evoluzioni, anche in chiave di sostenibilità dei consumi e dell'impatto ambientale. Per questi motivi, nel rispetto della classifica ottenuta dalla somma dei voti individuali espressi da ciascun giurato, dopo ampia discussione la Giuria ha riconosciuto in *EDGE* la proposta più aderente allo spirito di delineare *La barca che non esiste, ma che si può realizzare*, invocato dal concorso.

The project is characterised by innovation in the distribution of the spaces, emphasising the asymmetries of the volumes. Starting from a conventional platform, it proposes a typological innovation through the collapse of the entire upper deck and the double heights. It tackles the subject of propulsion realistically, in line with the technologies currently available and their possible evolution, also in terms of sustainable consumption and environmental impact. For these reasons, and taking into account the ranking obtained from the sum of the individual votes cast by each member of the jury, the jury, after a long discussion, recognised MY *EDGE* as the proposal that best meets the spirit of the competition, which is to design a boat that doesn't exist but can be built.



REBEL

REBEL 50|G

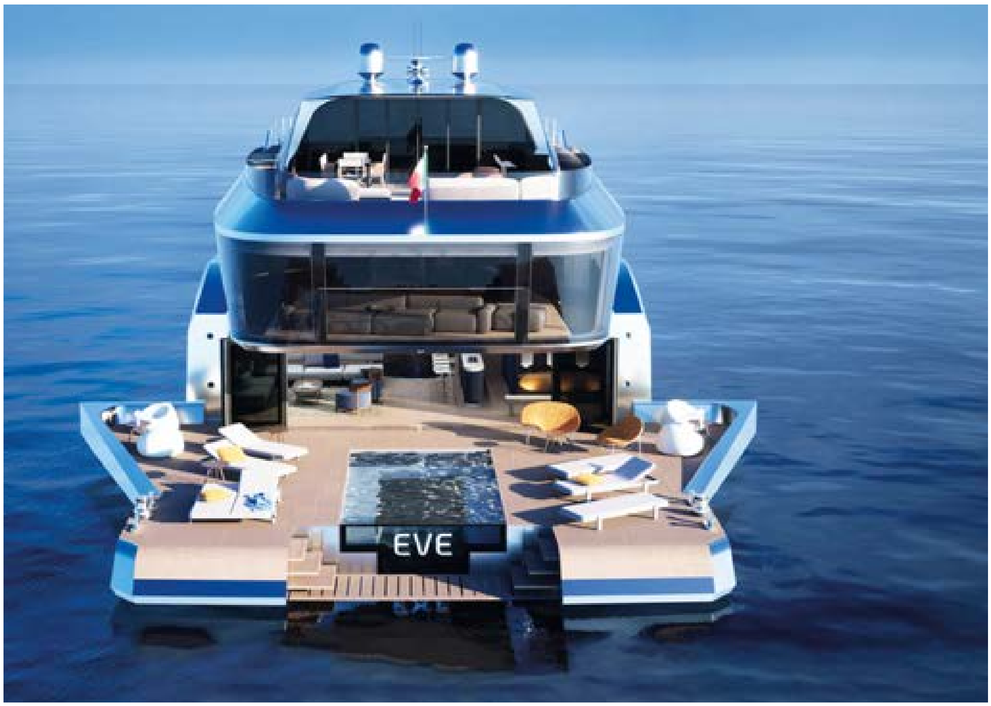
SACS

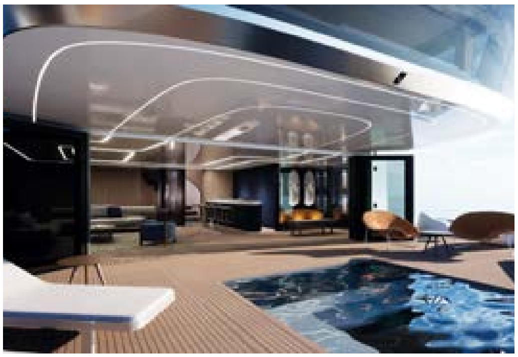
SACSREBEL.COM

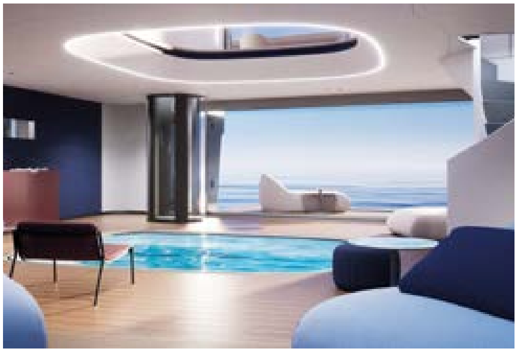
SECOND PRIZE

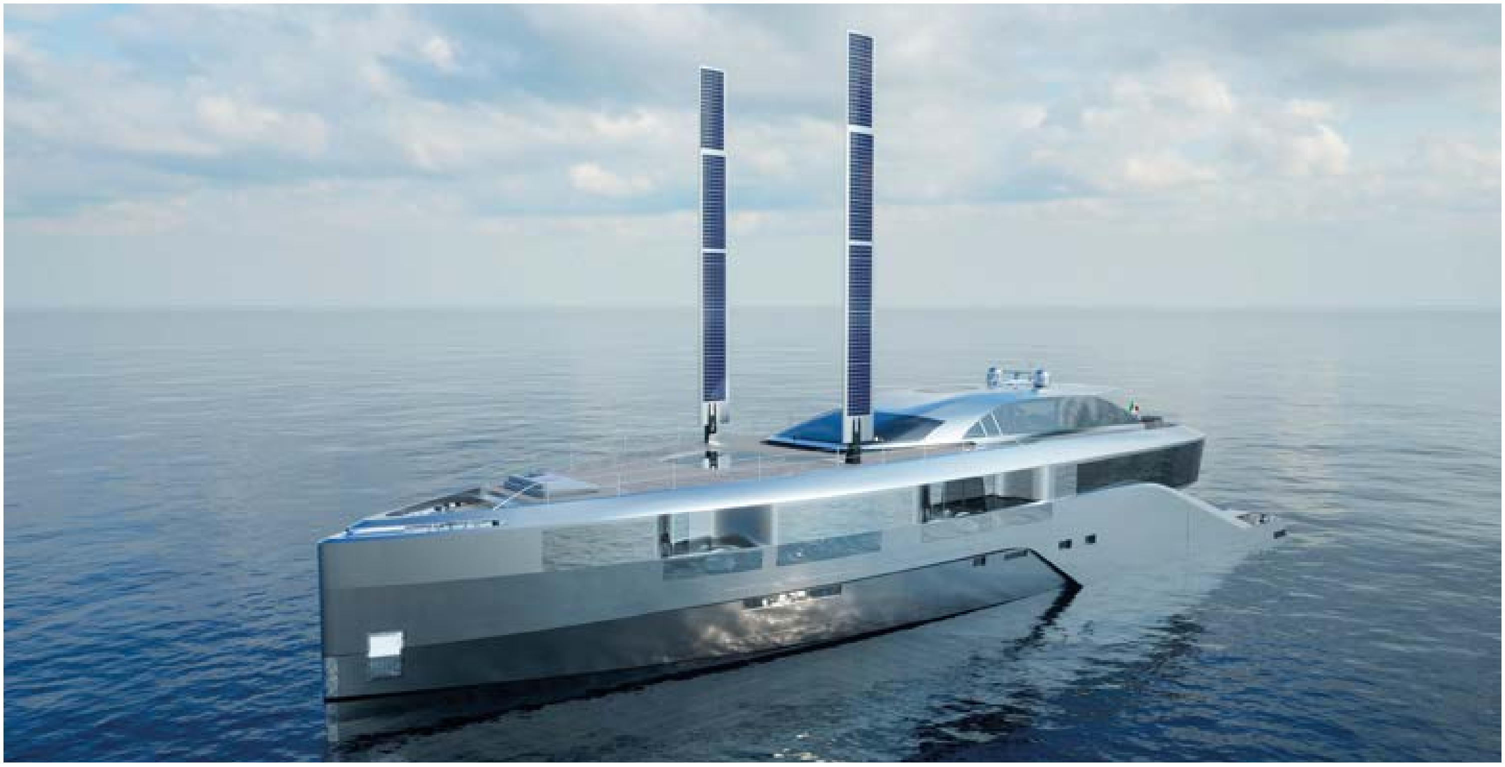
Il secondo premio è stato assegnato al progetto *Eve* di Beatrice Cespuglio, Lorenzo Casizzone, Gabriele Crapanzano, Giulia Davoli, Luca Fusi e Nicanor Macchetto Guttinger.
Il progetto si sviluppa su una piattaforma navale non convenzionale a trimarano con forme innovative, coerenti ed equilibrate. Da sottolineare il volume a sbalzo sulla beach area.

The second prize wento to *EVE* by Beatrice Cespuglio, Lorenzo Casizzone, Gabriele Crapanzano, Giulia Davoli, Luca Fusi and Nicanor Macchetto Guttinger.
The project is based on an unconventional trimaran naval platform with innovative, coherent and balanced forms. The volume of the overhanging beach area is especially noteworthy.









Preserving what matters.
It's our commitment.

At Silent Yachts, we deeply care about preserving precious resources and safeguarding the beauty of vulnerable places. With a zero-emission propulsion, our solar-powered, fully electric catamarans Made in Italy respect even the most delicate environments.
Our commitment to sustainability and innovation ensures that we can enjoy the beauty of places without compromising their future.

OUR COLLECTION OF SOLAR–ELECTRIC YACHTS
60 SERIES | 80 SERIES | 120 SERIES

www.silent-yachts.com

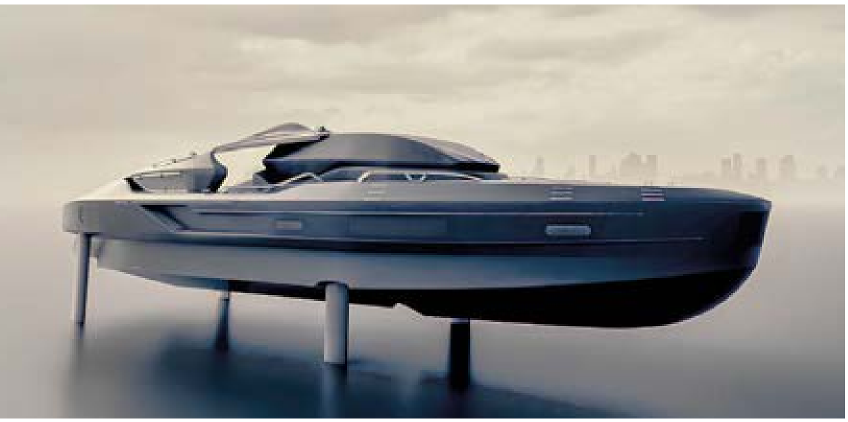
SILENT YACHTS
Solar powered. Sustainable. **Silent.**

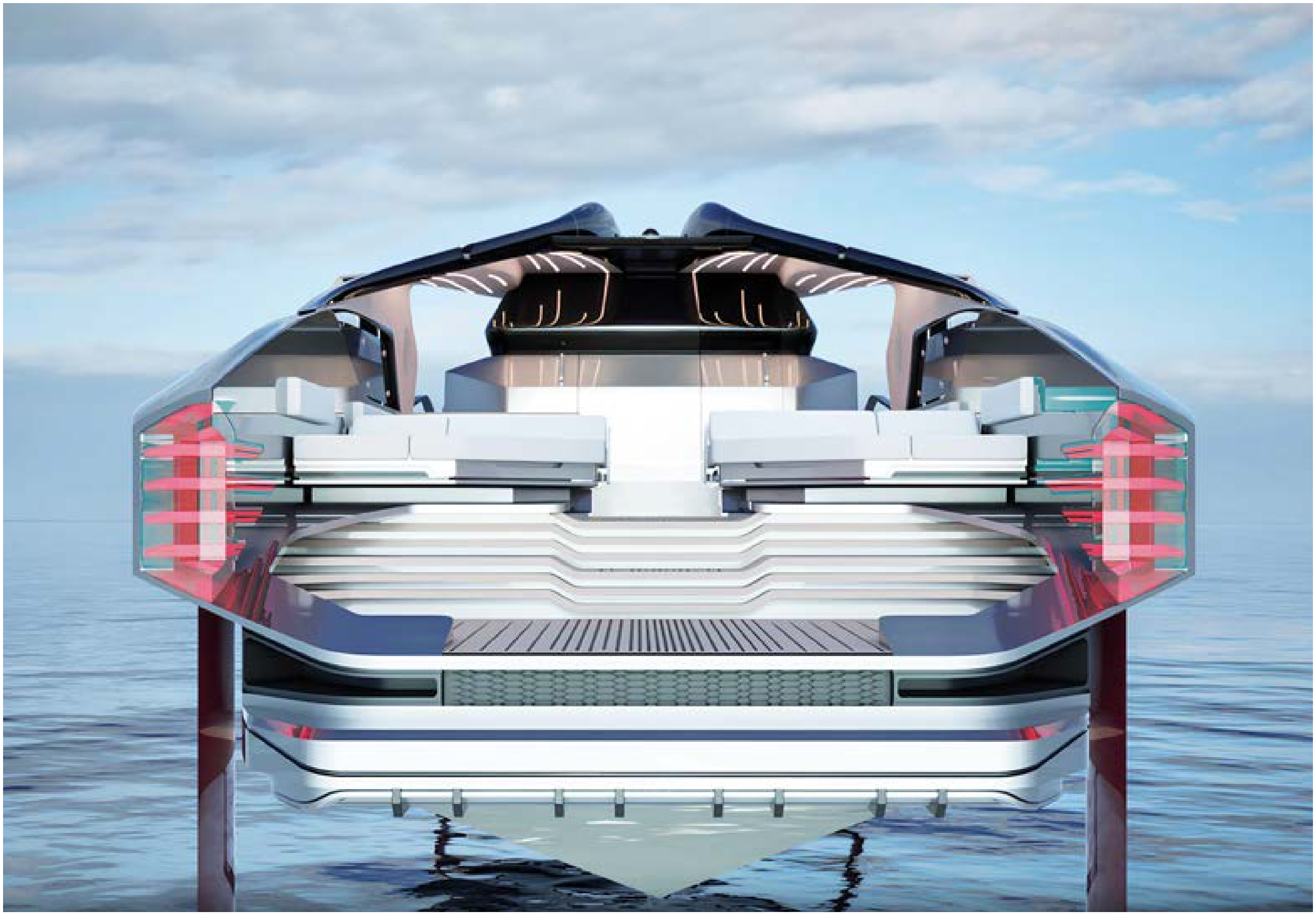
Banca Popolare di Sondrio
MILANO
5.000

THIRD PRIZE

Il terzo premio è stato assegnato al progetto LDX di Luca Imperio e Davide Giorgi. Il progetto propone uno slancio verso la barca del futuro. È un esempio di equilibrio tra eleganza formale e innovazione tecnologica della propulsione, fino ad oggi impiegata su scafi più piccoli. È un Walkaround di 50 piedi contemporaneo che esprime una coerenza stilistica tra i foil e le leggere geometrie dell'hardtop.

The third place went to LDX by Luca Imperio and Davide Giorgi. This is a project that proposes a propulsion system for the boat of the future. It is an example of the balance between formal elegance and technological innovation of the propulsion system used until now on smaller hulls. It is a contemporary 50-foot walkaround that expresses the stylistic coherence between the foils and the light geometries of the hardtop.





GRAND BANKS

GB54 GB60 GB62 GB85

AN INDUSTRY ICON
REVOLUTIONIZING
LONG-RANGE CRUISING

Built using Grand Banks' proprietary V-Warp® Technology,
and inspired by dynamic success in the world of elite ocean yacht racing,
the Grand Banks 54 delivers unrivaled fuel efficiency and performance.

European Sales +31 582 889 254
GrandBanks.com

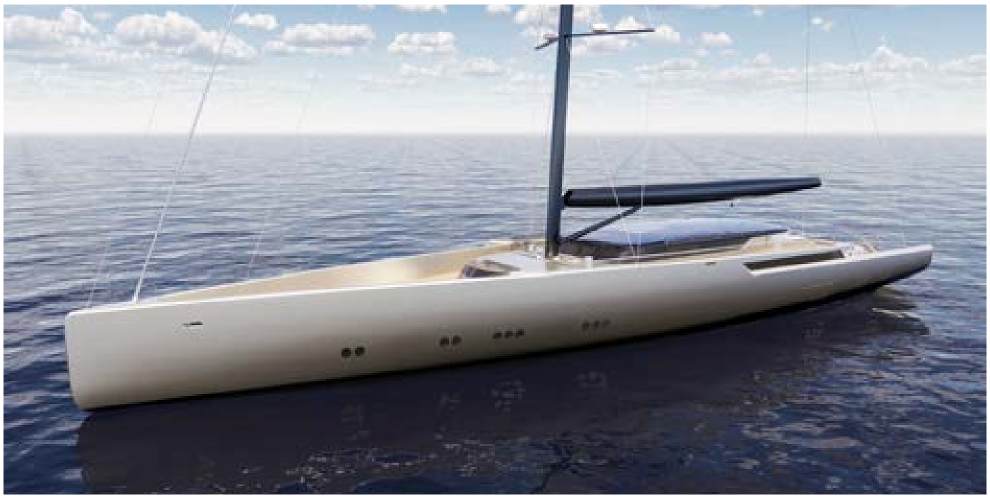
V-WARP TECHNOLOGY
EXOTIC MATERIALS
LESS WEIGHT, MORE STABILITY
BUILD TECHNIQUES
LESS FUEL, MORE RANGE
HULL FORM
LESS POWER, MORE SPEED

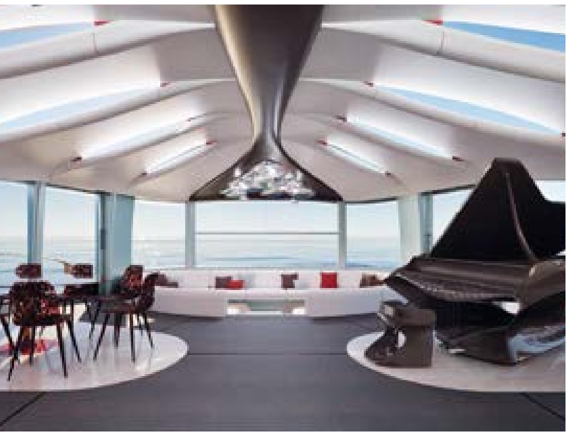
PRIMA MENZIONE

Assegnata una menzione speciale al progetto *Wayra* di Giancarlo Polar Macias. L'autore ha sviluppato un progetto con una corretta pulizia formale dell'insieme rifacendosi a una tipologia di barca esistente con una reinterpretazione estetica dell'eleganza del profilo. Ha introdotto elementi di innovazione stilistica lontani dai frastuoni contemporanei.

FIRST MENTION

A special mention goes to the *Wayra* project by Giancarlo Polar Macias. The author has developed a project with a correct formal cleanliness of the whole, referring to an existing boat type with an aesthetic reinterpretation of the elegance of the profile. He introduced innovative stylistic elements that were a long way from the current noise.



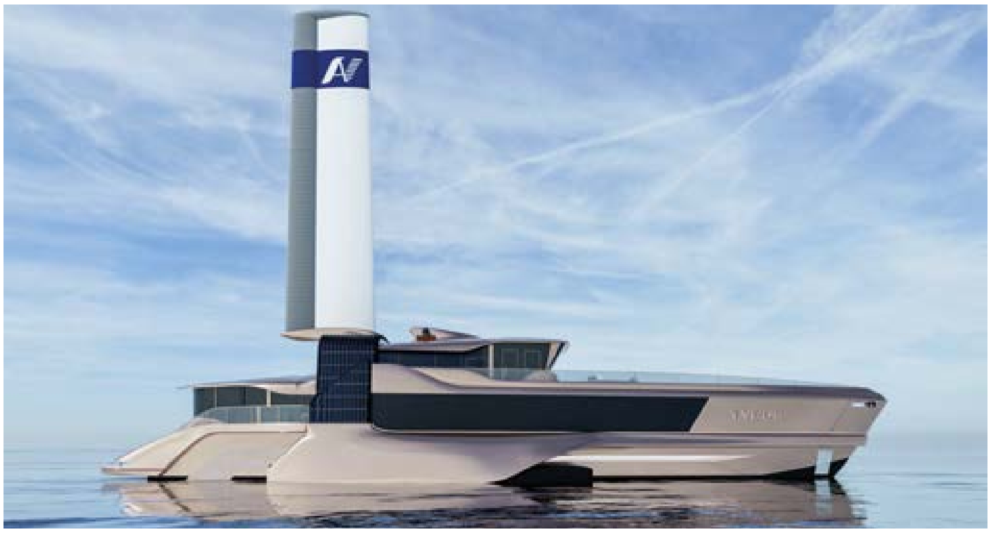


SECONDA MENZIONE

Assegnata una menzione speciale al progetto Typus di Greta Lottari, Umberto Francesco Cipolla e Lorenzo Bonechi. Gli autori di questo progetto hanno lavorato correttamente sul dialogo tra interni ed esterni. Hanno trattato le superfici con un linguaggio espressivo innovativo. Con l'utilizzo di elementi zoomorfi in perfetto equilibrio formale, il progetto sottolinea il legame strettissimo tra i volumi dello yacht e l'ambiente marino circostante.

SECOND MENTION

A special mention goes to *Typus* project by Greta Lottari, Umberto Francesco Cipolla and Lorenzo Bonechi. The dialogue between interior and exterior has been correctly addressed by the authors of this project. They have treated the surfaces with innovative expressive language. The project emphasises the close relationship between the yacht's volumes and the surrounding marine environment through the use of zoomorphic elements in perfect formal balance.



Si ringraziano le istituzioni,
le università italiane e straniere,
gli studi professionali
e le aziende che hanno collaborato
concretamente alla realizzazione
di questo Contest internazionale.

We would like to thank the
institutions, Italian and foreign
universities, professional firms
and companies that have concretely
collaborated in the realisation
of this international competition.

10 YEARS
of Adventures

/ THE ALL-NEW AXOPAR 29 SUN TOP

WHERE MORE IS MORE

ADVENTURE ON THE PULSE

The new Axopar 29 range represents the culmination of living our adventure and listening closely to our customers. Everything onboard, all you can see, touch and feel, has been improved and enhanced to our customers' wishes. It has all been done with a sense of purpose, in terms of improved functionality, comfort and higher quality with a new visual presence, still without forgetting our origins and paying homage to the predecessor, the Axopar 28.

Experience the thrill of the Axopar 29 Sun Top, a versatile and stylish boat, now with even more space for socializing and enjoying time with friends and family.

Scan the QR code to learn more about
AXOPAR 29 SUN TOP

Axopar Axopar Boats Axopar AxoparBoats

AXOPAR

LEADER SI DIVENTA
BECOMING A LEADER

ALESSANDRO GRIMALDI, AMMINISTRATORE DELEGATO DI ARMÒNIA, RACCONTA IL DNA DEL FONDO DI INVESTIMENTO. UNA REALTÀ CHE STA SEMPRE, E DA SEMPRE, DALLA PARTE DELLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE DEL MADE IN ITALY. L'OBIETTIVO? RENDERLE GRANDI IN TUTTO IL MONDO NEL SOLCO DELLA STRATEGIA *BUY AND BUILD*. VEDERE QUICK PER CREDERE

ALESSANDRO GRIMALDI, MANAGING DIRECTOR OF ARMÒNIA, TALKS ABOUT THE DNA OF THE INVESTMENT FUND, WHICH HAS ALWAYS BEEN ON THE SIDE OF SMALL AND MEDIUM-SIZED ITALIAN COMPANIES. THE AIM? TO MAKE THEM BIG ALL OVER THE WORLD THROUGH A *BUY-AND-BUILD* STRATEGY. SEEING QUICK TO BELIEVE

by Chiara Risolo

photo by Cantiere del Pardo & Studio Borlenghi.

Non è una frase fatta. Per Alessandro Grimaldi il tempo è davvero denaro (nell'accezione più aulica). È fondatore - tra gli altri - e amministratore delegato di Armònia, fondo di private equity attivo dal 2015 che punta a valorizzare le piccole e medie imprese italiane. Professionista di lungo corso in campo economico e finanziario, ha un curriculum che parla chiaro: è stato co-fondatore di Clessidra SGR, membro del Consiglio Direttivo dell'AIFI (Associazione Italiana Fondi di Investimento) e direttore Affari Generali di Fininvest, soltanto per citare qualche tappa della sua brillante carriera. Appassionato velista, nonché armatore di un Grand Soleil (anche se ha ammesso: *Oggi preferisco delegare, ho finalmente uno skipper!*), ha raccontato a *Barche* dell'affaire Quick, prestigioso gruppo italiano leader nella produzione di equipaggiamenti per la nautica da diporto, e più in generale di come lo yachting tricolore, patrimonio da promuovere e salvaguardare, stia diventando sempre più un terreno fertile anche per i fondi di investimento.

Negli ultimi anni le operazioni dei fondi d'investimento nella nautica italiana si sono moltiplicate. Qual è dal suo punto di vista la ragione di tanto interesse? *L'eccellenza assoluta e comprovata del prodotto made in Italy.*

Alessandro Grimaldi.

anvera
Free to live the sea

HIGH TECHNOLOGY
MADE IN ITALY

100%
CARBON FIBER

SUSTAINABLE
PERFORMANCE

42 — 42 speedster — 48 — 58

LG-YACHT - Via Tazio Nuvolari, 74 - 47843 Misano Adriatico - Rimini - Italy - (+39) 0541 613932 - (+39) 392 9850825
info@anvera.it - www.anvera.it

photo by Cantiere del Pardo & Studio Borlenghi

«IL NOSTRO FONDO FA OPERAZIONI SEMPRE INSIEME ALL'IMPRENDITORE. ARMÒNIA NON COMPRA MAI IL 100 PER CENTO DELLE AZIONI DI QUESTO O QUEL MARCHIO».

«OUR FUND ALWAYS MAKES TRANSACTIONS WITH THE ENTREPRENEUR. ARMÒNIA NEVER BUYS 100 PER CENT OF THE SHARES OF THIS OR THAT BRAND».

La nautica di casa nostra ha un forte potere attrattivo per i mercati. Gioca un ruolo di prim'ordine perché ha i migliori costruttori dal punto di vista della cantieristica, dell'accessoristica e della componentistica.
Perché avete deciso di puntare proprio su Quick? *Il viaggio con Quick è iniziato perché il gruppo guidato dalla famiglia Marzucco aveva tutte le carte in regola per fare il grande salto. Per passare cioè da player nazionale nella produzione e commercializzazione di componenti per yacht e superyacht, a player internazionale.*
L'investimento risale al settembre del 2022. Concretamente, da allora a oggi che cosa è cambiato? *Quick con noi ha messo a segno quattro importanti acquisizioni, ovvero Nemo Industrie, Xenta System, Sanguineti Chiavari e Yachting Marine Service, società quest'ultima con sede in Florida. E anche in questo parliamo evidentemente di eccellenze.*
In generale, come individuate i brand su cui investire? *Anzitutto il nostro target sono le PMI, devono avere requisiti precisi, quindi potenzialità di crescita e una posizione rilevante nel proprio settore di riferimento. Oltre al nostro team, è attiva una rete di consulenti esterni di business che analizzano in modo approfondito il mercato.*
Se lei dovesse spiegare a chi non mastica la materia finanziaria il Dna di Armònia, quali parole userebbe? *Il nostro fondo fa operazioni sempre insieme all'imprenditore. Armònia non compra mai il 100 per cento delle azioni di questo o quel marchio. La nostra filosofia si basa piuttosto sull'affiancamento, nell'ottica di un processo di crescita stimabile in un arco temporale che va dai tre ai sei anni.*
Dopo Quick, nel radar di Armònia c'è qualche altro nome della nautica? Un cantiere per esempio? *In questo momento preciso no, anche se ritengo che possa essere un bacino interessante.*
Il nostro focus a medio termine nel settore nautico sono operazioni che possano essere sinergiche e complementari con la politica di investimento fatta con il gruppo Quick. L'ultima acquisizione, quella di YMS in Florida, è la prova evidente di quanto sto dicendo. Yachting Marine Service rappresenta un importante passo in avanti per Quick perché rafforza la sua presenza sul mercato americano.

Armònia SGR Spa è una società di gestione del risparmio indipendente, partecipata e controllata dai manager, regolata e vigilata dalla Banca d'Italia e dalla CONSOB. Fondata nel 2014 da professionisti di lungo corso, Sigieri Diaz Della Vittoria Pallavicini, Francesco Chiappetta, Alessandro Grimaldi e Fabrizio Di Amato, è un punto di riferimento per piccole e medie imprese del made in Italy che operano su mercati internazionali, con caratteristiche precise, ovvero attive principalmente nei settori di eccellenza e con evidenti, tuttavia inespressi, margini di crescita. Una crescita, e dunque un consolidamento, regolati dalla strategia Buy and Build nel rispetto dei requisiti ambientali e a sostegno delle politiche ESG, in linea con le direttive europee in termini di sostenibilità.

Armònia SGR Spa is an independent asset management company, owned and controlled by its managers, regulated and supervised by the Bank of Italy and CONSOB. Founded in 2014 by experienced professionals, Sigieri Diaz Della Vittoria Pallavicini, Francesco Chiappetta, Alessandro Grimaldi and Fabrizio Di Amato, it proposes itself as an interlocutor for Italian SMEs operating in international markets with specific characteristics, i.e. mainly active in sectors of excellence and with obvious but unexpressed growth margins.
This growth, and therefore consolidation, is governed by the buy and build strategy, in compliance with environmental requirements and support of ESG policies, in line with European sustainability directives.

It is not just a slogan. For Alessandro Grimaldi, time is money (in the noblest sense of the word). He is co-founder and CEO of Armònia, a private equity fund set up in 2015 to increase the value of Italian SMEs. A long-standing professional in the economic and financial field, he has a CV that speaks for itself: co-founder of Clessidra SGR, member of the Board of Directors of AIFI (Italian Association of Investment Funds) and Director of General Affairs at Fininvest, to name but a few of the milestones in his illustrious career.
A passionate yachtsman and owner of a Grand Soleil (although he admits: *"I prefer to delegate these days, I finally have a skipper!*), he spoke to *Barche* di Quick, a prestigious Italian group and

BERTRAM
Scopri il Bertram 34CC
Ti aspettano prestazioni uniche ed avventure infinite

Accendi la tua passione per la pesca sportiva con il nuovo Bertram 34CC. Che tu stia inseguendo pesci da trofeo o esplorando nuovi orizzonti, questa barca è progettata per superare le tue aspettative. Con le sue elevate prestazioni, il comfort ineguagliabile e la qualità senza compromessi, il Bertram 34CC è il compagno perfetto per le tue avventure. Debutto nell'autunno 2024.

Scopri di più sul 34CC su Bertram.com/34CC o contatta il nostro rivenditore autorizzato per l'Italia: Corte Lotti al numero +39 0187.53.22.04.

©2024 BERTRAM

SCOPRI DI PIÙ SU BERTRAM.COM

leader in the production of equipment for recreational boating, and more generally about how the Italian nautical industry, a heritage to be promoted and safeguarded, is increasingly becoming a fertile ground for investment funds.

In recent years, there has been a proliferation of investment funds in the Italian nautical sector. What do you think is the reason for this interest? *The absolute and proven excellence of Made in Italy. The Italian marine industry is very attractive to the markets. It plays a leading role because it has the best manufacturers in terms of shipbuilding, accessories and components.*

Why did you decide to focus on Quick? *The journey with Quick began because the group, led by the Marzucco family, had what it took to make the big leap. That is, from being a national player in the production and marketing of components for yachts and superyachts to becoming an international player.*

The investment dates back to September 2022. What has changed between then and now? *Quick has made four important acquisitions with us: Nemo Industrie, Xenta System, Sanguineti Chiavari and Yachting Marine Service, the latter a company based in Florida. Again, excellent examples.*

In general, how do you identify brands to invest in? *SMEs are our main target. They have to meet certain requirements, i.e. they must have growth potential and a prominent position in their sector. In addition to our team, we have a network of external business consultants who analyse the market in depth.*

If you had to explain Armonia's DNA to someone who is not a financial expert, how would you describe it? *Our fund always makes transactions with the entrepreneur. Armònia never buys 100% of the shares of this or that brand. Instead, our philosophy is based on supporting a growth process. We estimate that this process takes three to six years.*

After Quick, are there any other nautical names on Armònia's radar? A shipyard, for example? *Not at the moment, although I think it could be an interesting pool to draw from. In the medium term, our focus in the nautical sector is on operations that can be synergistic and complementary to the investment policy of the Quick Group. The recent acquisition of YMS in Florida is clear evidence of this. Yachting Marine Service is an important step forward for Quick as it strengthens its presence in the American market.* ◣

Tra i principali investimenti di Armònia, spicca il Gruppo Quick, leader italiano nella produzione di equipaggiamenti per la nautica da diporto. Fondato dalla famiglia Marzucco, Quick è un player consolidato che offre componenti innovativi per yacht e superyacht, sia a vela sia a motore. Con una presenza internazionale che continua a promuovere l'eccellenza e l'innovazione nel settore nautico. Da quando Armònia e Fondo Italiano d'Investimento SGR sono entrati nel capitale sociale, Quick ha completato quattro acquisizioni strategiche: Sanguineti, Nemo Industrie, Xenta e YMS. Queste acquisizioni hanno rafforzato la posizione del gruppo, consentendo di espandere l'offerta di prodotti e servizi, con un occhio attento alla sostenibilità.

One of Armònia's main investments is the Quick Group, Italy's leading manufacturer of nautical equipment. Founded by the Marzucco family, Quick is a well-established company offering innovative components for sailing and motor yachts and superyachts, with an international presence that continues to promote excellence and innovation in the nautical sector. Since Armònia and Fondo Italiano d'Investimento SGR became shareholders, Quick has made four strategic acquisitions: Sanguineti, Nemo Industrie, Xenta and YMS. These acquisitions have strengthened the Group's position and allowed it to expand its range of products and services, with a focus on sustainability.

EUROPEAN POWERBOAT OF THE YEAR
NOMINATED 2024
LANCIA APREA
52
LANCIA APREA
lanciaaprea.com
lanciaaprea
A new dynasty of the sea.
32
42
52
62
72
SALONE NAUTICO GENOA BOAT SHOW
19 — 24
SEPTEMBER 2024
STAND: E - YE311A
MONACO YACHT SHOW
25 — 28
SEPTEMBER 2024
STAND: QJ17 - QUAI JARLAN
VICTORY DESIGN

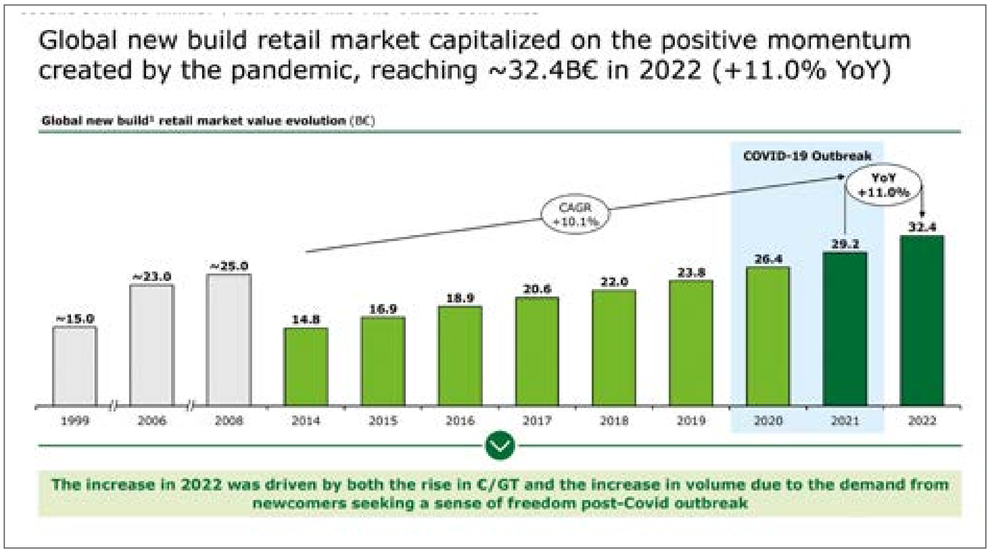
The state of the world yachting market

POSITIVA LA FOTOGRAFIA DEL MERCATO GLOBALE DELLA NAUTICA CHE EMERGE DALLO STUDIO DI CONFINDUSTRIA NAUTICA E DELOITTE *"THE STATE OF THE ART OF THE GLOBAL YACHTING MARKET"*

A POSITIVE SNAPSHOT OF THE GLOBAL YACHTING MARKET HAS EMERGED FROM THE REPORT BY CONFINDUSTRIA NAUTICA AND DELOITTE ENTITLED *"THE STATE OF THE ART OF THE GLOBAL YACHTING MARKET"*

by Massimo Longoni

@Maurizio Paradisi for CRN.


Global new build retail market capitalized on the positive momentum created by the pandemic, reaching ~32.4B€ in 2022 (+11.0% YoY)

The increase in 2022 was driven by both the rise in €/GT and the increase in volume due to the demand from newcomers seeking a sense of freedom post-Covid outbreak

Il mercato globale della nautica continua a crescere e nell'ultimo anno ha toccato quota 33 miliardi, di cui oltre 25 miliardi solo per i superyacht. Trend in espansione anche per la cantieristica nautica italiana che, con un giro d'affari da 4,4 miliardi di euro, registra un +20% rispetto all'anno precedente. Anche nel caso italiano una quota significativa, pari al 70%, è generata dai cantieri attivi nella produzione dei superyacht, di cui l'Italia è leader mondiale indiscusso con una quota di mercato pari al 54% in termini di volume e al 31% in termini di valore del portafoglio ordini. Marina Stella, Direttore Generale di Confindustria Nautica, dichiara: *"La mission della nostra associazione è quella di rendere disponibili per i nostri Associati, dati sempre aggiornati sul settore, sul mercato di riferimento e sull'evoluzione dei modelli di consumo. Questo è particolarmente significativo in relazione alla forte vocazione all'export delle aziende del settore, per accrescerne la reattività nei confronti dei cambiamenti rapidi degli scenari economici globali, la capacità di penetrazione di nuovi mercati, e quindi il posizionamento competitivo sui mercati internazionali. Per tale motivo da decenni Confindustria Nautica dispone di un proprio Ufficio Studi che pubblica trimestralmente analisi, ricerche e monitoraggi per il settore, in primis Nautica in Cifre, pubblicazione riconosciuta fonte ufficiale dei dati di settore dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, avvalendosi della collaborazione di importanti partner internazionali tra cui Fondazione Edison, Deloitte & Touche, McKinsey & Company nonché enti accademici e di ricerca. Lo stesso approccio viene applicato anche per il tema della sostenibilità. Il secondo rapporto frutto della collaborazione con Deloitte & Touche ha accolto il progetto di Confindustria Nautica di analisi dell'evoluzione del mercato nautico globale, sulla base di più filoni di ricerca. Dall'esame dei numeri del portafoglio ordini globale del mercato dei superyacht alla valutazione del posizionamento del settore, dall'analisi della struttura dell'industria nautica alla valutazione delle operazioni di consolidamento in corso, dall'esame della capacità di penetrazione della domanda potenziale alle valutazioni di outlook per i prossimi anni della cantieristica italiana e del suo posizionamento sui mercati internazionali. Si tratta quindi dello studio più completo attualmente disponibile, rivolto ad operatori, stakeholder e media".* Il direttore dell'Ufficio Studi di Confindustria Nautica, Stefano Pagani

«La mission della nostra associazione è quella di rendere disponibili dati sempre aggiornati sul settore, sul mercato di riferimento e sull'evoluzione dei modelli di consumo ai nostri Associati».

«The mission of our association is to provide our members with up-to-date information about the industry, the target market and the evolution of consumption patterns».
Marina Stella

THE
TE OF THE A
OF
LOBAL
YA
MARKET

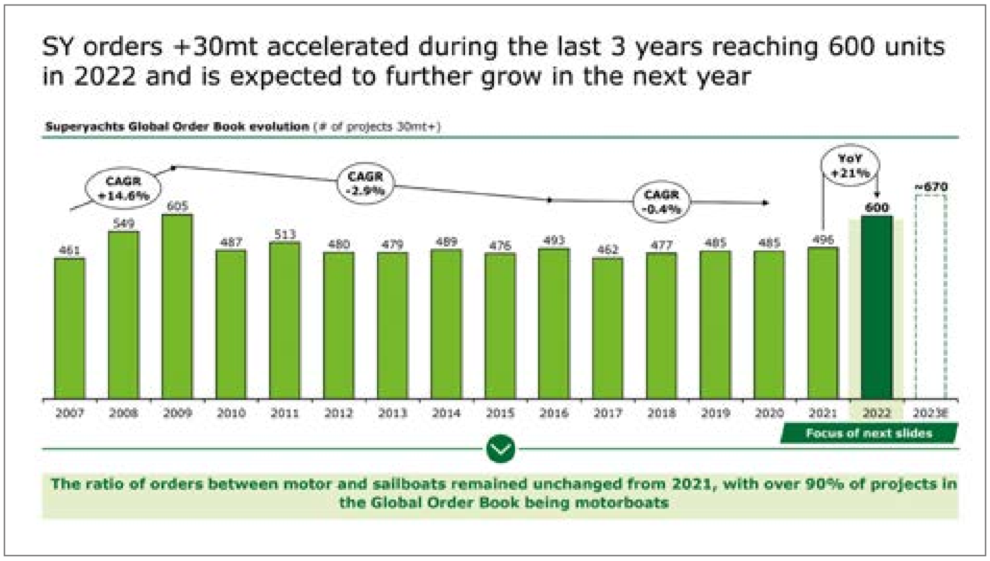
Frauscher

THE ICONIC WAY

Feltrinelli

Frauscher Italia
by Cantiere Nautico Feltrinelli

www.nauticafeltrinelli.it \ www.frauscher.it



SY orders +30mt accelerated during the last 3 years reaching 600 units in 2022 and is expected to further grow in the next year

Superyachts Global Order Book evolution (# of projects 30mt+)

The ratio of orders between motor and sailboats remained unchanged from 2021, with over 90% of projects in the Global Order Book being motorboats

Isnardi ha indicato quali sono le prospettive per la nautica da diporto: *"Il settore della nautica da diporto resta solido nel 2023, proseguendo il trend di crescita reattiva che ha caratterizzato gli anni post pandemia: il fatturato del comparto industriale, cantieristica e produzione di accessori e motori marini, dovrebbe superare il valore record di 8 miliardi di euro. Fra i fattori determinanti che hanno alimentato questa crescita l'exploit delle esportazioni della produzione cantieristica nautica, con massimo storico per l'export di unità da diporto prodotte in Italia nel 2023, che ha superato la soglia dei 4 miliardi di euro, con gli USA che continuano a essere il più importante mercato a livello globale per i nostri cantieri"*. Ernesto Lanzillo, Private Leader di Deloitte Italia, sintetizzando i risultati dello studio, ha dichiarato: *"Il mercato della nautica prosegue la sua espansione globale trainata dalla crescita molto significativa dei superyacht, che continueranno anche nei prossimi anni a costituire il principale driver di crescita a livello internazionale. Una buona notizia per le imprese Made in Italy che, nonostante spesso siano di piccole e medie dimensioni, riescono a contribuire alla leadership indiscussa dell'Italia nella produzione di questo tipo di imbarcazioni grazie a passione e culto della qualità"*.

Il mercato globale delle nuove costruzioni nel 2022 ha raggiunto 33 miliardi, con una crescita del +11% rispetto all'anno precedente, un'espansione costante che dal 2014 ha fatto registrare un tasso composto di crescita annuale (CAGR) del +10%. Il significativo incremento è dovuto alla crescita dei prezzi, ma soprattutto all'aumento della domanda da parte di nuovi acquirenti. A livello geografico, Nord America ed Europa dominano il mercato, rappresentando circa il 70% del mercato globale. Per quanto riguarda la propulsione, le imbarcazioni a motore coprono circa il 90% del mercato.

In Nord America prevalgono i motori fuoribordo (70% circa), mentre in Europa l'entrobordo (50% circa).

Nell'ultimo anno analizzato, il portafoglio ordini mondiale di Superyacht ha raggiunto le 600 unità: un dato in crescita del +21% rispetto all'anno precedente. Il valore si attesta a 25,3 miliardi di euro di cui il 60% è generato dal segmento delle imbarcazioni di oltre 60 metri. La domanda di nuovi ordini è alimentata soprattutto dal segmento delle

> *«Il settore della nautica da diporto resta solido nel 2023, proseguendo il trend di crescita reattiva che ha caratterizzato gli anni post pandemia».*
>
> *«Continuing the trend of reactive growth that has characterised the post-pandemic years, the yachting sector remains robust in 2023».*
>
> Stefano Pagani Isnardi

THE
AL
ARKE
o studio
ustria Nautica
300 270 240

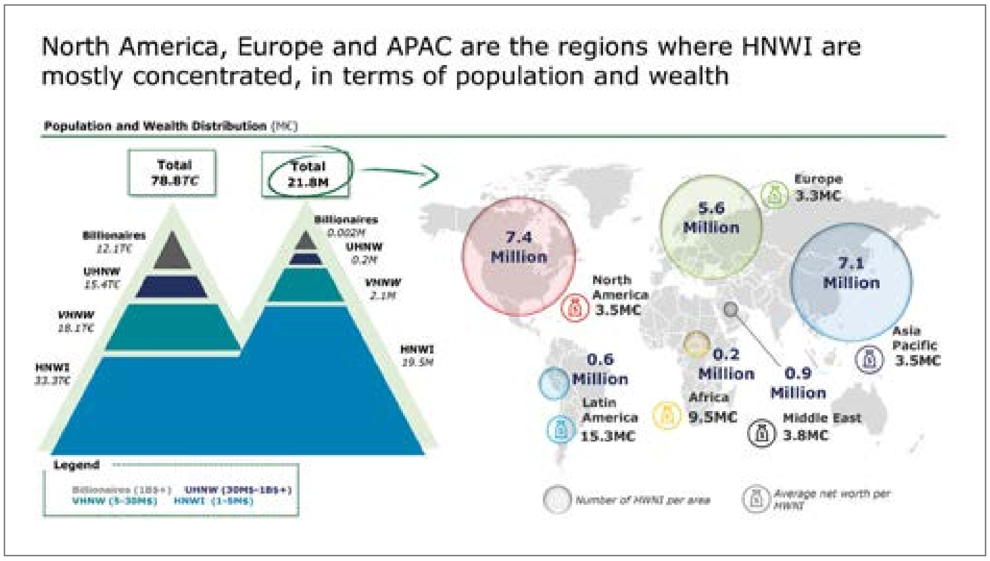
New 41
NEW MODEL 2025

FOUNTAINE PAJOT
SAILING CATAMARANS

Share your emotions

New 41 | Astréa 42 | Elba 45 | Tanna 47 | Aura 51 | Samana 59 | Alégria 67 | New Thíra 80

odsea+ EXISTS IN HYBRID-ELECTRIC SOLUTION
EXISTE EN SOLUTION HYBRIDE-ÉLECTRIQUE



imbarcazioni da 30-40 metri, realizzate in acciaio e materiali compositi, grazie alla crescente presenza di nuovi acquirenti.

Nonostante il segmento dei superyacht e delle imbarcazioni “high-end” rappresentino una nicchia all’interno del mercato del lusso (1% circa), dal 2019 si è registrato un tasso composto di crescita annuale (CAGR) notevole, pari al +5,4%. A livello di marginalità, lo yachting si posiziona al di sotto della media degli altri settori del lusso, ma negli ultimi anni è in corso un continuo recupero della profittabilità, con un +5,5% dal 2015 al 2022.

Nel 2022, a livello internazionale si registra una lieve contrazione della domanda potenziale (-4% 2022 vs 2021 numero di “billionaires”), tuttavia, il portafoglio ordini di superyacht è in controtendenza (+21% 2022 vs 2021). Il mercato dei superyacht continua comunque ad avere una limitata penetrazione rispetto alla domanda potenziale (circa il 3%), rilevando un significativo potenziale ancora inespresso. Per i prossimi anni, le previsioni di crescita degli U-HNWI sono positive (+5% CAGR 23-28), principalmente trainate dai mercati emergenti.

Dal 2021 al 2023 il mercato nautico ha assistito a circa 400 operazioni di M&A, concentrate prevalentemente nei segmenti a valle della catena del valore (57% circa) e avvenute principalmente in Nord America (58% circa). Gli operatori del settore nautico hanno rappresentato circa il 60% di queste operazioni di M&A, mentre gli investitori finanziari hanno contribuito per circa il 20%, segnando un leggero aumento rispetto al periodo precedente (+3%). In Italia si registrano 30 operazioni di M&A, di cui il 50% circa relativo alla componentistica e agli accessori nautici, mentre il 40% circa riguarda cantieri attivi nella costruzione di imbarcazioni.

Il valore di produzione della cantieristica nautica italiana vale nel 2022 circa 4,4 miliardi di euro, con un +20% rispetto all’anno precedente.

Il 70% è generato da cantieri attivi anche nella produzione di superyacht. Rispetto al mercato globale, i cantieri navali italiani sono principalmente concentrati sulla produzione e vendita di imbarcazioni entrobordo (91% vs 52%), registrando un tasso composto di crescita annuale del 15,6% nel periodo 2017-2022. Significativo anche il dato sull’export: quasi il 90% della produzione nazionale è destinata a mercati internazionali. Il settore della nautica da diporto italiano continua a essere molto frammentato, con un’alta presenza di produttori di piccole e

IL TREND DELLA CANTIERISTICA ITALIANA È IN CRESCITA DEL +20% CON UN VALORE DI 4,4 MILIARDI DI EURO. IL 90% È DESTINATO ALL’EXPORT.
ITALIAN SHIPBUILDING IS GROWING BY +20% WITH A VALUE OF EUR 4.4 BILLION. 90% IS FOR EXPORT.

photo by Scovavento.

TIARA
YACHTS

GYF
GIVEN FOR YACHTING
Exclusive Italian Dealer for Tiara Yachts
INFO@GIVENFOR.IT
GIVENFOR.IT

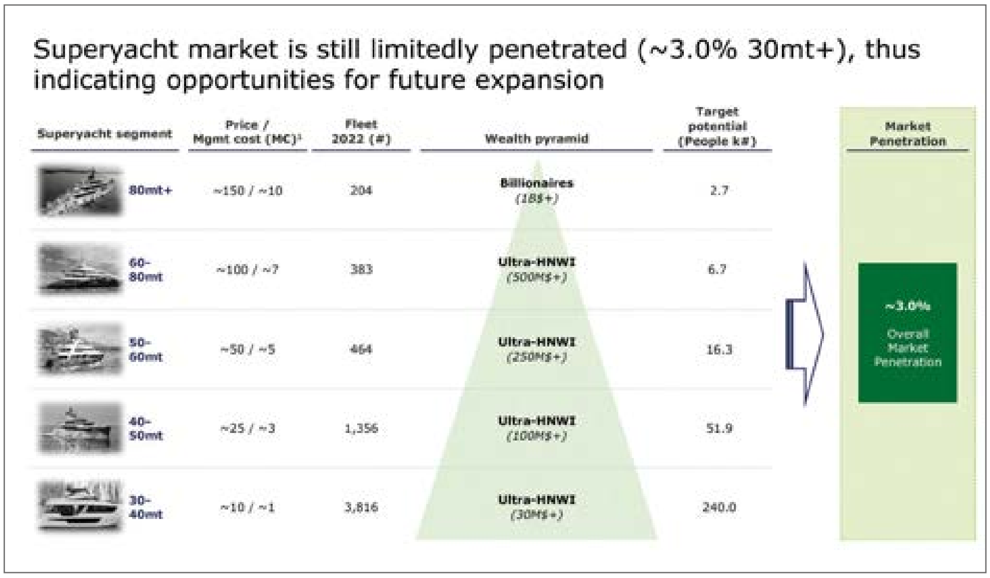
43LS LUXURY SPORT FISHING

Throughout our history, you've seen and experienced inboard powered Tiara Yachts with robust fishing amenities. Now, it's time for our next adventure as we announce our outboard products are available with fish package modules and options.

Available on our LS and LE models in appropriately packaged options for the vessel's size, these features let you equip your new outboard Tiara Yacht with the amenities, storage, rod holders and rocket launchers you need for an amazing offshore adventure.

Welcome aboard our Next Adventure.

TIARAYACHTS.COM



Superyacht market is still limitedly penetrated (~3.0% 30mt+), thus indicating opportunities for future expansion

Superyacht segment	Price / Mgmt cost (MC)[1]	Fleet 2022 (#)	Wealth pyramid	Target potential (People k#)
80mt+	~150 / ~10	204	**Billionaires** *(1B$+)*	2.7
60-80mt	~100 / ~7	383	**Ultra-HNWI** *(500M$+)*	6.7
50-60mt	~50 / ~5	464	**Ultra-HNWI** *(250M$+)*	16.3
40-50mt	~25 / ~3	1,356	**Ultra-HNWI** *(100M$+)*	51.9
30-40mt	~10 / ~1	3,816	**Ultra-HNWI** *(30M$+)*	240.0

Market Penetration

~3.0%

Overall Market Penetration

LO SPOSTAMENTO DELLA CLIENTELA VERSO I MILLENNIALS STA INFLUENZANDO IL DESIGN DEGLI YACHT, CHE PRIVILEGIA UNA MAGGIORE CONNESSIONE CON LA NATURA E UNA MAGGIORE ECOCOMPATIBILITÀ.

THE SHIFT IN THE CLIENTELE TOWARDS THE MILLENNIAL GENERATION IS HAVING AN IMPACT ON YACHT DESIGN, WHICH FAVOURS A GREATER CONNECTION WITH NATURE AND GREATER ENVIRONMENTAL FRIENDLINESS.

medie dimensioni. Il 90% degli operatori generano il 17% della produzione nazionale, mentre i top 10 rappresentano l'83% del settore. Nell'ambito dei superyacht la cantieristica nautica italiana è leader mondiale con una quota di mercato pari al 54% in termini di volume e al 31% in termini di valore del portafoglio ordini. Inoltre, la cantieristica nautica italiana è la seconda industria mondiale con una quota di mercato pari a quasi il 15% della produzione nautica internazionale – in crescita di 2 punti percentuali rispetto all'anno precedente – quota che raggiunge il 25% circa nel segmento delle imbarcazioni entrobordo. Per l'anno 2023 la crescita del valore della produzione della cantieristica italiana (new-build) è stimata con un incremento medio previsto tra +5% e 15%, in parte trainato dalle consegne di ordini raccolti durante il periodo Covid. Inoltre, è prevista una crescita nel mercato nautico retail globale (new build) pari al +8%, per poi normalizzarsi nel triennio successivo con un tasso composto di crescita annuale attesa del 6% tra il 2024 e il 2026. I grandi yacht saranno il principale driver di crescita del mercato, mentre si prevede un rallentamento del segmento craft boats. La vela continuerà il suo trend evolutivo con un ritmo di crescita intorno al +3/+5%.

The global yachting market continues to grow, reaching 33 billion last year, of which superyachts alone accounted for 25 billion. This trend is also increasing for the Italian shipbuilding industry, with a turnover of 4.4 billion euros, an increase of +20% over the previous year. In the Italian case, too, a significant proportion, 70%, is generated by shipyards building superyachts, a segment in which Italy is the undisputed world leader with a market share of 54% in terms of volume and 31% in terms of value of orders. Marina Stella, Director General of Confindustria Nautica, explains: *"Our association's mission is to provide our members with ever more up-to-date information on the industry, the reference market and the evolution of consumption models. This is particularly important given the strong export vocation of Italian companies in this sector, as it helps to increase their responsiveness to rapidly changing global economic scenarios, their ability to penetrate new markets and, consequently, their ability to achieve a*

GPY
MARINE

Gpy Marine | Official Dealer
Exclusive Dealer for Italy

Marina Cala dè Medici (LI)
Maurizio Granai
+39 335 6113832
gpymarine.it

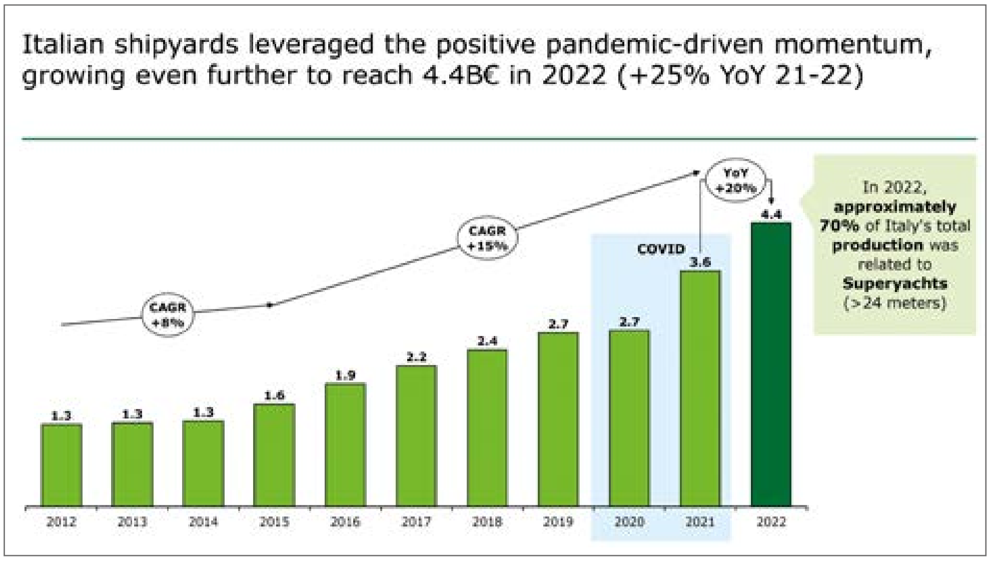
Sarl GPY Monaco
Avenue Henry Dunant 1
Palais De La Scala
98000 Monaco

gpymarine gpymarine

SIRENA YACHTS

48 / 48 COUPE / 58 / **68** / 78 / 88 RPH

www.sirenayachts.com



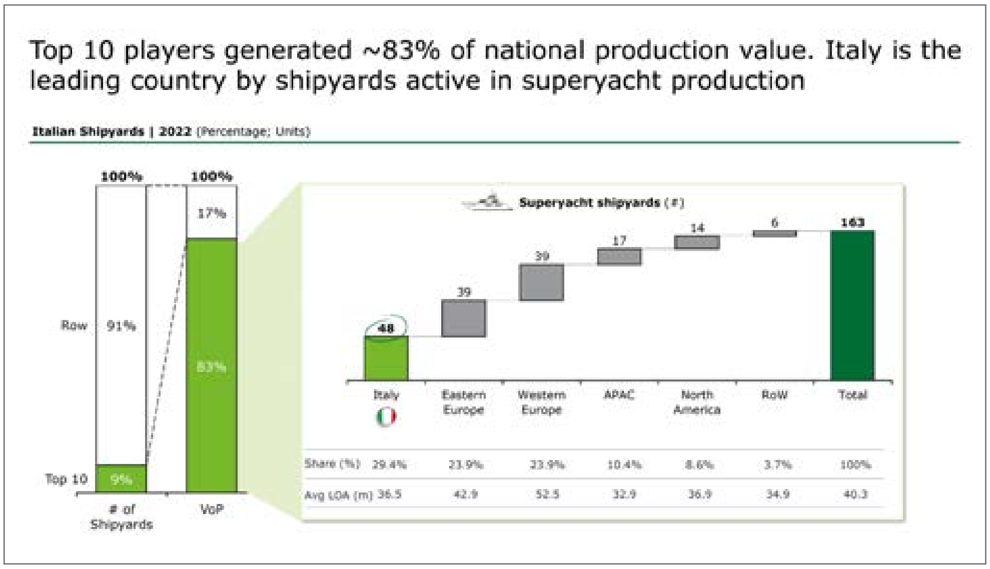
competitive position on international markets. For this reason, Confindustria Nautica has for several decades had its own Research and Institutional Project Development Department, which publishes quarterly analyses, studies and reviews of the sector. The first of these is "Nautica in Cifre" (Yachting in Figures), a publication recognised by the Italian Ministry of Infrastructure and Transport as the official source of data on the sector. The publication is the joint effort of Confindustria Nautica and its valuable international partners, including Fondazione Edison, Deloitte & Touche, McKinsey & Company and various academic and research institutions.

We apply the same approach to sustainability. The second report, resulting from the collaboration with Deloitte & Touche, led to Confindustria Nautica's project of analysing the evolution of the global yachting market through various lines of research. From the analysis of the global superyacht order book to the assessment of the positioning of the segment, from the analysis of the structure of the yachting industry to the evaluation of the ongoing consolidation operations, from the study of the penetration of potential demand to the prospects for Italian shipbuilding and its positioning on international markets. This is the most complete study currently available, aimed at operators, stakeholders and the media". Stefano Pagani Isnardi, Director of the Research Department of Confindustria Nautica, highlighted some of the prospects for recreational boating: *"The pleasure boat industry remained solid in 2023, continuing the trend of reactive growth that characterised the post-pandemic years. Turnover in the segment dedicated to industrial production, shipbuilding and the manufacture of accessories and marine engines is expected to exceed the record figure of 8 billion euros. Among the determining factors that have favoured this exponential growth are the exports of shipbuilding production, with a historic peak in 2023 for exports of pleasure boats produced in Italy, which will exceed the threshold of 4 billion euros, with the USA remaining the most important world market for Italian shipyards".* Ernesto Lanzillo, Private Leader at Deloitte Italia, summarised the results of the study as follows: *"The yachting market*

I CANTIERI NAVALI ITALIANI SONO PRINCIPALMENTE CONCENTRATI SULLA PRODUZIONE E VENDITA DI IMBARCAZIONI ENTROBORDO (91% VS 52%), REGISTRANDO UN TASSO COMPOSTO DI CRESCITA ANNUALE DEL 15,6% NEL PERIODO 2017-2022.

ITALIAN SHIPYARDS ARE MAINLY FOCUSED ON THE PRODUCTION AND SALE OF INBOARD YACHTS (91% VS 52%), WITH A COMPOUND ANNUAL GROWTH RATE OF 15.6% BETWEEN 2017 AND 2022.S.

JL AUDIO
JL AUDIO®
EVERYONE DESERVES A JL AUDIO SYSTEM
ENGINEERED AS THE REFERENCE STANDARD IN MARINE AUDIO PERFORMANCE
Powered and sailing yacht
SALT&SUN CERTIFIED
Distributore esclusivo per l'Italia www.gammalta.it
BUILT IN USA WITH GLOBAL COMPONENTS



continues its global expansion, driven by the strong growth of superyachts, which will continue to be the main driver of international growth in the coming years. This is good news for Made in Italy companies, which, although often small and medium-sized, can contribute to Italy's undisputed leadership in the production of this type of vessel thanks to their passion and cult for quality".

In 2022, the global market for new buildings reached 33 billion, an increase of +11% compared to the previous year. A steady expansion, with a compound annual growth rate (CAGR) of +10% since 2014. This significant increase is due to price increases, but above all to increased demand from new buyers.

IL MERCATO GLOBALE DELLE NUOVE COSTRUZIONI NEL 2022 HA RAGGIUNTO 33 MILIARDI, CON UNA CRESCITA DEL +11% RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE, UN'ESPANSIONE COSTANTE CHE DAL 2014 HA FATTO REGISTRARE UN TASSO COMPOSTO DI CRESCITA ANNUALE DEL +10%.
IN 2022, THE GLOBAL MARKET FOR NEW BUILDINGS REACHED 33 BILLION, AN INCREASE OF +11% COMPARED TO THE PREVIOUS YEAR. A STEADY EXPANSION, WITH A COMPOUND ANNUAL GROWTH RATE (CAGR) OF +10% SINCE 2014.

Geographically, the market is dominated by North America and Europe, which together account for around 70% of the global market. In terms of propulsion, powerboats account for around 90% of the market. Outboard engines dominate in North America (around 70%), while inboard engines dominate in Europe (around 50%). In the last year covered by the study, the global order book for superyachts reached 600 units: a figure that represents an increase of +21% over the previous year. The value of superyachts is €25.3 billion, 60% of which is generated by the 60+ metre segment. The demand for new orders is mainly driven by the segment of steel and composite yachts between 30 and 40 metres, thanks to a stronger presence of new buyers. Although the segment of superyachts and "high-end" yachts represents a niche within the luxury market (around 1%), its compound annual growth rate (CAGR) since 2019 is remarkable at +5.4%. In terms of margins, yachting is below average compared to other luxury sectors, but we have seen a steady recovery in profitability in recent years, with +5.5% from 2015 to 2022. In 2022, there will be a slight decline in potential global demand (-4% in 2022 vs. 2021 in terms of number of "billionaires"). However, the order book for superyachts shows the opposite trend (+21% in 2022 vs 2021). The penetration of the superyacht market is still limited compared to the potential demand (around 3%), indicating a large untapped potential. The growth forecast for U-HNWIs is positive for the next few years (+5% CAGR 23-28), driven mainly by emerging markets. Between 2021 and 2023, the yachting market will see around 400 M&A transactions, mainly concentrated in the upstream segments of the value chain (around 57%) and mainly concluded in North America (around 58%). Operators in the nautical sector accounted for around 60% of these M&A transactions, while financial investors accounted for around 20%, a slight increase compared to the previous period (+3%). Italy recorded 30 M&A transactions, 50% of which were in the components and accessories segment, while about 40% involved shipyards active in shipbuilding. The production value of Italian shipbuilding was around 4.4 billion euros in 2022, +20% compared to the previous year. 70% of this value was generated by shipyards that also build superyachts. Compared to the global market, Italian shipyards are mainly focused on the production and sale of inboard yachts (91% vs 52%), with a compound annual growth rate of 15.6% between 2017 and 2022.

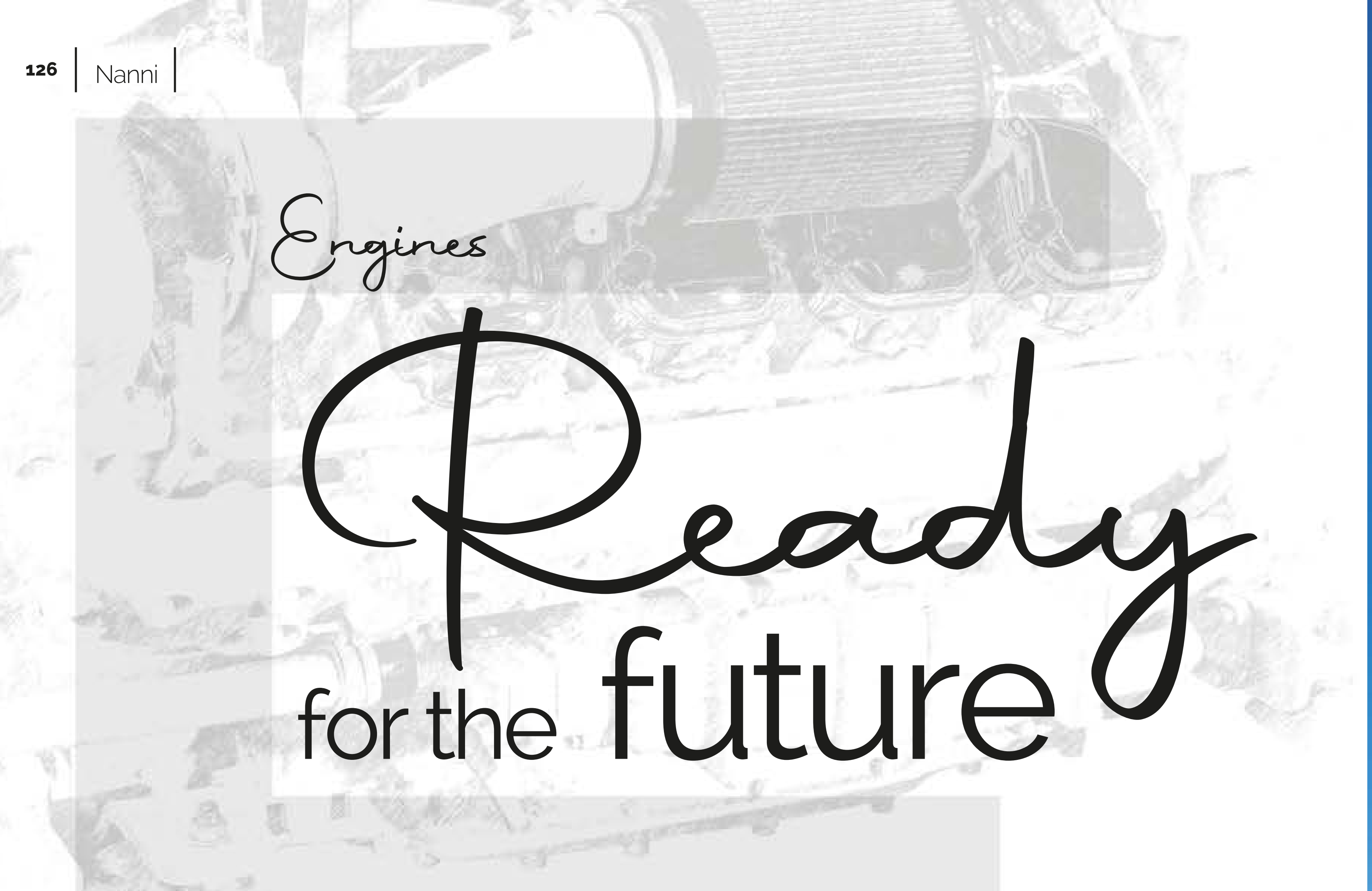
Exports are also significant, with almost 90% of national production destined for international markets.

The Italian recreational marine industry is still rather fragmented, with a high number of small and medium-sized manufacturers in the market. 90% of operators produce 17% of national production, while the top 10 account for 83% of the industry. In the superyacht sector, Italian shipbuilding is the world leader with a market share of 54% in terms of volume and 31% in terms of value of the order book. Italian shipbuilding is also the world's second-largest industry with a market share of almost 15% of international yacht production. This represents an increase of 2 percentage points over the previous year - a share that reaches around 25% in the inboard segment.

For 2023, the growth in the production value of Italian shipbuilding (new builds) is estimated to reach an average increase of between +5% and +15%, driven in part by the delivery of orders collected during the Covid. In addition, the global retail market for yachts (new builds) is expected to grow by 8% and then stabilise over the next three years, with an expected CAGR of 6% between 2024 and 2026. Large yachts will be the main growth driver in the market, while the sport boat segment is expected to slow down. Sailboats will continue their evolutionary trend with a growth rate of +3/+5%. ◣

Andreani
DESIGN

Via C. Alessi, 27 23100 Sondrio ITALY Tel. +39 03421902225 info@andreanidesign.com www.andreanidesign.com



Engines

Ready for the future

GREGORIO PASSANI, CHIEF BUSINESS OFFICER E DIRETTORE GENERALE DEL GRUPPO, CI PARLA DELLE STRATEGIE DI NANNI LEGATE ALL'EVOLUZIONE DELLA PROPULSIONE DI YACHT E SUPERYACHT

GREGORIO PASSANI, CHIEF BUSINESS OFFICER AND GENERAL MANAGER OF THE NANNI GROUP TOLD US ABOUT THE COMPANY'S STRATEGIES FOR YACHT AND SUPERYACHT PROPULSION AND HOW IT WILL EVOLVE

by Massimo Longoni

nanni
GENERATOR
SOUNDLESS

Gregorio Passani, Chief Business Officer e direttore generale del Gruppo.
Gregorio Passani, Chief Business Officer and General Manager of the Group.

Michele Insom, direttore marketing e prodotti after market.
Michele Insom, Director of Marketing and After Market Products.

Nanni, grazie alla sua vasta gamma di motori ad alta potenza, è ora in grado di offrire la propria produzione ai cantieri costruttori di superyacht.

Qual è la gamma di potenza che potete fornire? Può alimentare generatori cabinati fino a 150 *kWe* a 50Hz e 180 *kWe* a 60Hz. I nostri generatori per super yacht sono sviluppati su motori ausiliari base John Deere. Il gruppo elettrogeno per superyacht di Nanni è sul mercato con la cabina SoundLess, progettata per ridurre enormemente il dBA a bordo e aumentare il comfort. I nostri prodotti, adottando l'HVO, sono rispettosi dell'ambiente riducendo i consumi e il livello di emissioni rispetto al livello base standard. Inoltre, abbiamo introdotto una nuova linea di generatori da 250 *kWe* a 4 Megawatt basati su motori diesel Man per super e mega yacht diesel elettrici. In questa gamma di prodotti e oltre 1 Megawatt i nostri generatori sono molto innovativi essendo i primi motori già disponibili per il doppio combustibile a gasolio e a metanolo. Questa tecnologia ha dimostrato che Man Energy Solution rappresenta un enorme passo avanti nel progresso ambientale e sostenibile nel rispetto del nostro pianeta e della tutela dei clienti. I nuovi motori da 12,16 e 20 V sviluppati sulla piattaforma Man 175D sono disponibili per la propulsione tradizionale ad elica godendo dello stesso livello di tecnologia. Nanni è già al lavoro per annunciare presto un primo generatore per superyacht da 50 *kWe* conforme alla stessa configurazione, doppia alimentazione diesel-metanolo, al fine di ampliare il nostro pacchetto di sistemi Nanni nella sala macchine, motori principali e generatori ausiliari impegnati in un'innovazione ecologica.

Qual è la vostra filosofia nell'affrontare questo nuovo mercato? Siamo sempre stati ambiziosi e abbiamo avuto la sensazione che il nostro cliente stesse cercando un fornitore di sistemi globale, non solo per yacht più piccoli ma anche per super e maxi yacht. Il nostro obiettivo è quello di essere un fornitore di energia "marina" orientato alla propulsione anche dei grandi yacht. Sotto questo aspetto non siamo un nuovo arrivato poiché la nostra esperienza è consolidata nel mercato del petrolio, del gas e della difesa per navi di dimensioni simili. Abbiamo avuto l'idea di trasferire il nostro know-how su yacht e superyacht.

La scelta di spostare il centro decisionale e di controllo di Nanni in Italia è strategica per il vostro business? Strategico quando si capisce che il core business italiano sono gli yacht e i superyacht. La soddisfazione del cliente non risiede solo nel prodotto, la vicinanza a lui è un modo intelligente per supportare e risolvere le sue esigenze. Stiamo investendo in un Hub in Italia che conta ora 15 persone dedicate al mercato nazionale di yacht e superyacht con ufficio e magazzino con sede a Roma. I responsabili tecnici dei cantieri possono contare sulla nostra vicinanza in tutta Italia. In pratica loro fanno squillare il telefono e nel corso della giornata possiamo potenzialmente entrare negli stabilimenti dei costruttori di barche.

Come è organizzata la vostra assistenza clienti nelle zone strategiche del pianeta dove solitamente navigano i superyacht? La nostra forza da ormai 73 anni è il nostro network, contiamo oltre 850

«ABBIAMO INTRODOTTO UNA NUOVA LINEA DI GENERATORI DA 250 KWE A 4 MEGAWATT BASATI SU MOTORI DIESEL MAN PER SUPER E MEGA YACHT DIESEL ELETTRICI».
«FOR DIESEL-ELECTRIC SUPER AND MEGA YACHTS, WE HAVE INTRODUCED A NEW RANGE OF GENERATORS FROM 250 KWE TO 4 MEGAWATTS BASED ON MAN DIESEL ENGINES».

navettaMostes

Non solo un brand

Mostes *featured by* UNIQUEYACHTS

info@navetta-mostes.it • +39 351 72 20 455

www.navetta-mostes.it

Bespoke Italian Quality

centri Nanni nel mondo in oltre 90 paesi. La nostra rete è fortemente presente in Europa, Americhe, Asia, Australia e Africa. Ci dedichiamo all'assistenza clienti e alla partnership con i rivenditori. Dopo il Covid abbiamo fatto importanti investimenti per integrare i nostri strumenti diagnostici inglobando in un unico sistema tutta la gamma di prodotti al fine di semplificare gli uomini al lavoro quando è richiesta assistenza.

La Network Care è una divisione dedicata di Nanni dove da un paio d'anni sono stati introdotti molti investimenti. Tra questi, ma non limitati, ricordiamo il già citato sistema di diagnosi globale DIANA, una nuova piattaforma web Nanni da cui è possibile verificare immediatamente la disponibilità e la consegna dei ricambi, l'archiviazione della documentazione e la formazione via web per implementare anche su lunghe distanze gli aggiornamenti di rete sui prodotti. Questa area di business è gestita da Michele Insom in qualità di direttore Customer Care e Marketing.

Siamo in una fase di transizione per quanto riguarda la propulsione a combustibili fossili. Quali sono le vostre strategie a medio termine? Sono molteplici, non esiste una sola via, ma una combinazione di soluzioni adattate all'applicazione e all'utilizzo del cliente. Ci stiamo muovendo sempre più verso motori a combustione alternativa come la soluzione metanolo, idrogeno, ammoniaca in alternativa al Diesel che resterà inevitabilmente parte della nostra fonte energetica. Stiamo integrando la soluzione ibrida in questo ambito come combinazione di motori a combustione di carburante alternativi per l'uso di propulsione. Riteniamo che l'ottimizzazione delle combinazioni fornirà un risultato efficiente. Il più vicino possibile all'ottimale. Una cosa è chiara in Nanni, il futuro in quel particolare momento deve essere ridisegnato considerando le soluzioni non convenzionali che hanno guidato il mondo fino ad oggi. Il dovere della nostra azienda di essere specialisti OEM nel settore navale è quello di innovare e portare avanti la nostra mentalità, i nostri prodotti, i nostri ambiziosi. Questo ci è molto chiaro per portare Nanni nelle prossime sfide.

Recentemente è stato annunciato un progetto per costruire una rete di almeno venti stazioni di rifornimento nelle marine del Mediterraneo per la distribuzione di idrogeno verde. Cosa ne pensa dell'idrogeno come combustibile alternativo? L'idrogeno è una soluzione alternativa e sostenibile. Stiamo lavorando con i nostri partner per convertire il motore a combustione diesel convenzionale in quello a idrogeno, quindi siamo pronti per quel futuro. La sfida sarà lo stoccaggio a bordo, questo è uno dei motivi per cui il metanolo sembra più facile da usare sugli yacht.

«Stiamo lavorando al primo generatore per superyacht da 50 kWe conforme alla stessa configurazione, doppia alimentazione diesel-metanolo, al fine di ampliare il nostro pacchetto di sistemi Nanni nella sala macchine, motori principali e generatori ausiliari impegnati in un'innovazione ecologica».

«We are working on the first 50 kWe superyacht generator using the same dual diesel-methanol configuration to extend our package of Nanni systems in the engine room, for main propulsion units and also auxiliary generators used in an ecologically innovative way».

nanni
nanni

With its wide range of high-performance engines, Nanni is now able to offer its production to superyacht builders. What power range can you supply? We can supply closed cabinets up to 150 *kWe* at 50Hz and 180 *kWe* at 60Hz. Our superyacht generators are designed using John Deere auxiliary engines. The Nanni superyacht generator set is marketed with the SoundLess cabin, designed to massively reduce noise levels and increase comfort on board. By using HVO, our products are environmentally friendly and reduce fuel consumption and emissions compared to normal levels. We have also introduced a new range of generators from 250 *kWe* to 4 Megawatts based on MAN diesel engines for diesel-electric super and mega yachts. In this product range, and for those above 1 Megawatt, our generators are very innovative and are the first engines available for hybrid diesel-methanol use. This technology has shown that Man Energy Solutions' approach to energy solutions is a massive step forward in terms of the environment and sustainability, respecting both the planet and protecting our customers. The new 12, 16 and 20-volt engines developed on the MAN 175D platform are available for traditional propeller drive and benefit

YACHT PERSONALIZZABILI
DA RENDERE UNICI COME TE
FJORD 39 XL
VENITE A PROVARLI
DAL 19
AL 24
SETTEMBRE
SALONE NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
FJORD 41 XL

Da sempre Fjord è il vero e l'unico Walkaround originale, leader incontrastato nel mercato mondiale. Ogni Fjord incarna 3 elementi essenziali: la storicità del marchio, l'ingegneria tedesca nella costruzione, il design Italiano. Al prossimo salone di Genova presenteremo l'innovativo **FJORD 39 XL**, che promette di ridefinire le nuove linee guida dei futuri Walkaround. Con il più grande T-Top della categoria, offre soluzioni innovative ed emozioni indimenticabili.
Due opzioni di motori: EFB Volvo Penta da 320 o 440 HP. Sarà presente anche il **FJORD 41 XL**, icona storica del brand, nella sua versione full optional, con opzioni di motori EFB Volvo Penta da 320 o 440 HP. **Ogni Fjord è completamente personalizzabile, quindi cogli l'occasione di creare un'icona di design con un tocco del tutto originale: uno yacht unico come te.**
Ti aspettiamo presso il nostro stand (pontile privato antistante il padiglione principale) per regalarti le emozioni del marchio, accompagnate dall'attento e delicato servizio di Mr.Blu, distributore in Italia di Fjord.

MR. BLU
YACHT & SHIP

Ph. +39 335 7040604 e-mail: pietro@mrblu.it MrBluYacht Mr. Blu Yacht & Ship @Mr.Blu-Yacht-and-Ship www.mrblu.it

from the same level of technology. Nanni will soon be able to announce the first 50 *kWe* super yacht generator using the same dual diesel-methanol configuration, which will add to our range of systems available for the engine room, whether as main propulsion systems or as auxiliary generators benefiting from ecological innovation.

How are you approaching this new market? We have always been ambitious and we feel that our customers are looking for a supplier of global systems, not only for smaller boats but also for super and maxi yachts. So we want to be a nautical power supplier that also focuses on large yachts. We are not new to this, as we have experience of working with petrol and gas and defence for boats of a similar size, so we have decided to transfer our know-how to yachts and super yachts.

Was it a strategic decision for your company to move Nanni's decision-making and management centre to Italy? The core business in Italy is yachts and superyachts, so it was strategic. Customer satisfaction isn't just about the product itself, but being close to them is a smart way to support them and do what they need. We are investing in a hub for Italy that already has fifteen people working on the national yacht and superyacht market, with an office and warehouse in Rome. This will mean that our customers will know that we are close by throughout Italy. So basically they call and we should be able to get to work the same day at the shipyards where the boats are being built.

How is your service organised in strategic areas around the world where superyachts operate? Our strength is our network, which has been in place for 73 years. We have more than 850 Nanni centres in over 90 countries around the world. The network is very strong in Europe, America, Asia, Australia and Africa. We are dedicated to customer service and partnership with resellers. Since Covid-19, we have invested in integrating all of our diagnostic tools into a single system with the entire product range to simplify what our people have to do when support is requested. Over the past few years, we have invested heavily in our dedicated Network Care department. To mention some, but not all, of the developments, there has been the DIANA global diagnostic system (mentioned earlier), a new Nanni web platform which means you can instantly check if parts are available and when they will be delivered, and you can also archive documentation and do online training so that network product updates can even be delivered remotely. This part of the business is led by Michele Insom, Director of Customer Care and Marketing.

We are in a transition phase as far as fossil fuel propulsion is concerned. What is your medium-term strategy? There are many medium-term strategies, not just a single approach, but a combination of solutions, depending on how customers would use them. We are increasingly moving towards engines that use alternative fuels such as methanol, hydrogen or ammonia instead of diesel - which will inevitably remain one of our energy sources. In this area, we are integrating hybrid solutions to combine internal combustion and alternative fuel engines for propulsion. We believe that by optimising these combinations and getting as close as possible to the optimum, we will achieve an efficient result. One thing is very clear at Nanni - the future has to be redesigned at every stage, taking into account unconventional solutions compared to those the world has followed so far. Our company's commitment as a nautical OEM specialist is to innovate and evolve our mentality, our products and our ambitions. We feel this very clearly as we steer Nanni through the challenges ahead.

A project has recently been announced to build a network of at least twenty refuelling stations in Mediterranean ports to distribute green hydrogen. What do you think of hydrogen as an alternative fuel? Hydrogen offers an alternative, sustainable solution. We are working with our partners to convert conventional combustion engines from diesel to hydrogen, so we are ready for that future. The problem is where to store it, and that is one of the reasons why methanol looks easier to use on yachts. ◣

EUROPEAN
POWER
BOAT
OF THE YEAR

Yachting
for the way you feel

Savor luxury and innovation with Omikron Yachts' OT-60 where every journey becomes a timeless adventure. Glide through blue waters embracing nature's beauty and the promise of a greener future.

Discover yachting reimagined with Omikron.

OT-60

omikronyachts.com

Omikron Yachts

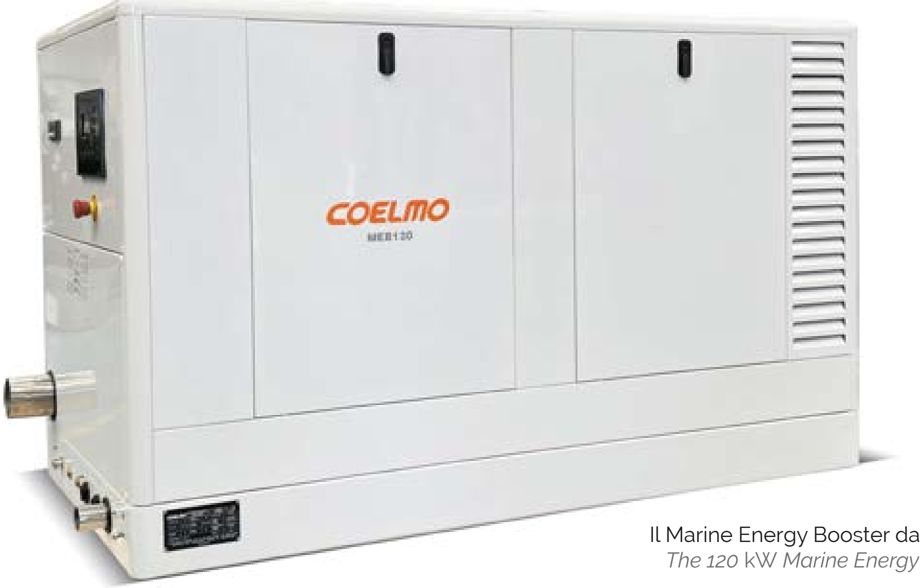
MARINE ENERGY BOOSTER

COELMO HA REALIZZATO *MEB120*, MARINE ENERGY BOOSTER DA 120 *KW*, PER IMBARCAZIONI ELETTRICHE, IN GRADO DI COMUNICARE IN MODO INTELLIGENTE CON IL BATTERY MANAGEMENT SYSTEM, CHE CONSENTE DI ADOTTARE L'OPZIONE DI RICARICA PIÙ ADATTA IN BASE ALLE CONDIZIONI DI NAVIGAZIONE

COELMO HAS DEVELOPED THE *MEB120*, A 120 *KW* MARINE ENERGY BOOSTER FOR ELECTRIC BOATS, CAPABLE OF COMMUNICATING INTELLIGENTLY WITH THE BATTERY MANAGEMENT SYSTEM TO SELECT THE MOST SUITABLE CHARGING OPTION ACCORDING TO SAILING CONDITIONS

by Carlo Cattaneo

M*EB120*, progettato e prodotto interamente in Italia, si integra perfettamente nei sistemi di bordo delle imbarcazioni elettriche offrendo supporto al pacco batterie e garantendo una ricarica efficiente e ottimale.
La modalità *Smart* assicura una ricarica completa e non invasiva durante la navigazione, mentre la modalità *Max Power* offre una potenza supplementare alla propulsione, garantendo al contempo un consumo efficiente di energia e un'autonomia senza precedenti. Specializzata nella progettazione e produzione di generatori marini da 3 a 1.000 *kW*, Coelmo offre soluzioni su misura per gli armatori più



Il Marine Energy Booster da 120 *kW*.
The 120 kW Marine Energy Booster.

I-BOAT

#404 - BOAT NOT FOUND

SEE YOU
IN GENOVA

SALONE
NAUTICO
GENOA BOAT SHOW

19 - 24 september 2024

www.I-boat.eu

Calata Porta di Massa - Port of Naples - Italy
info@i-boat.eu

esigenti del mercato nautico e marittimo. Uno degli ultimi progetti riguarda la produzione di generatori marini trifase in classe, approvati dall'Ente Certificatore, pronti per essere spediti in Egitto e fornire energia alle imbarcazioni dedite al trasporto merci nel Canale di Suez. Fondata nel 1946, Coelmo è una azienda specializzata nel settore della progettazione e produzione di gruppi elettrogeni industriali, cogeneratori e generatori marini da 3 a 4.000 kVA. L'azienda è in grado di soddisfare le richieste dei clienti più esigenti e fornire un servizio completo di progettazione, realizzazione, project management, collaudo, installazione, messa in servizio, manutenzione programmata ed assistenza tecnica di gruppi elettrogeni, in diversi paesi del mondo.

CON TRE STABILIMENTI PRODUTTIVI AD ACERRA, COELMO È PRESENTE IN 36 PAESI DEL MONDO E IN DIVERSI SETTORI DI APPLICAZIONE. RISERVA COSTANTI INVESTIMENTI IN RICERCA E SVILUPPO PER UNIRE L'AFFIDABILITÀ DELLE FONTI ENERGETICHE TRADIZIONALI CON SOLUZIONI ALL'AVANGUARDIA E SOSTENIBILI.

WITH THREE PRODUCTION PLANTS IN ACERRA, COELMO IS PRESENT IN 36 COUNTRIES AROUND THE WORLD AND IN VARIOUS APPLICATION SECTORS. IT CONTINUES TO INVEST IN RESEARCH AND DEVELOPMENT TO COMBINE THE RELIABILITY OF TRADITIONAL ENERGY SOURCES WITH STATE-OF-THE-ART SUSTAINABLE SOLUTIONS.

Designed and manufactured entirely in Italy, the *MEB120* integrates perfectly with the onboard systems of electric boats, supporting the battery pack and ensuring efficient and optimal charging. The *Smart* mode ensures complete and non-invasive charging while sailing, while the *Max Power* mode provides additional power to the propulsion system, guaranteeing efficient energy consumption and unprecedented range. Specialising in the design and production of marine generators from 3 to 1,000 *kW*, Coelmo offers tailor-made solutions for the most demanding owners in the marine and maritime market. One of the most recent projects involves the production of class-approved three-phase marine generators, ready to be shipped to Egypt to supply power to vessels transporting goods in the Suez Canal.
Founded in 1946, Coelmo is a company specialising in the design and manufacture of industrial generating sets, cogeneration units and marine generators from 3 to 4,000 kVA.
The company can meet the requirements of the most demanding customers, providing a complete service for the design, construction, project management, testing, installation, commissioning, scheduled maintenance and technical assistance of generating sets in various countries around the world. ◣

VERGA®
1958

VI ASPETTIAMO
A GENOVA
19-24 settembre 2024
SALONE
NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com

Pad. B terreno
Stand BD4

Sestante 6.8
LA DOLCE VITA E' TORNATA.

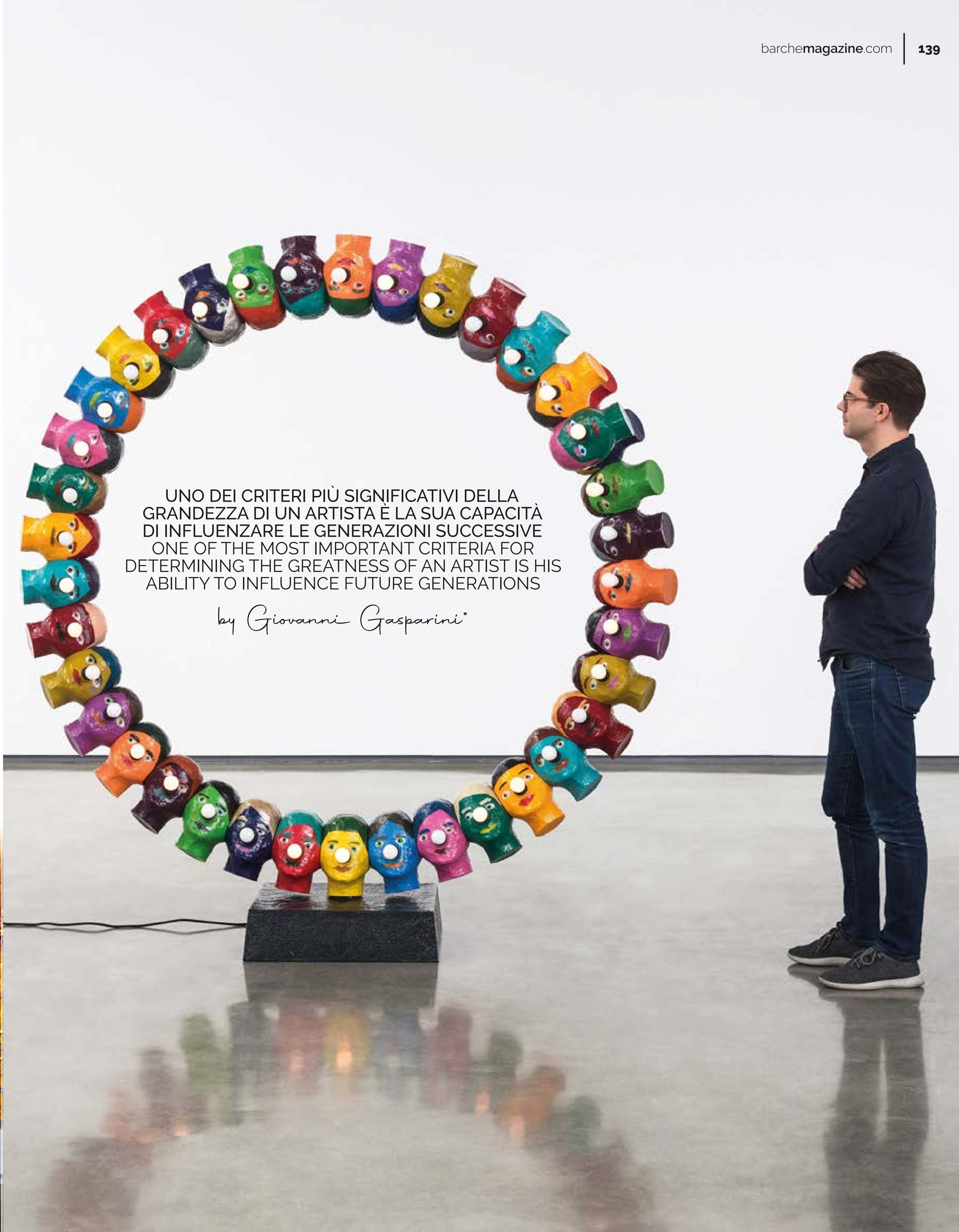
MADE IN ITALY

verga1958.it - info@verga1958.it
Via Monte Generoso, 7 - Lomazzo (Como) - tel. +39 02 9637 0886

Collecting

A che serve l'Arte?

What is the purpose of art?



UNO DEI CRITERI PIÙ SIGNIFICATIVI DELLA GRANDEZZA DI UN ARTISTA È LA SUA CAPACITÀ DI INFLUENZARE LE GENERAZIONI SUCCESSIVE

ONE OF THE MOST IMPORTANT CRITERIA FOR DETERMINING THE GREATNESS OF AN ARTIST IS HIS ABILITY TO INFLUENCE FUTURE GENERATIONS

by Giovanni Gasparini*

L'esibizione estiva che MonteCarlo ha dedicato a *Turner* in dialogo con diversi artisti contemporanei ci aiuta a comprendere questo concetto attraverso opere di altri grandi artisti più vicini a noi come *Mark Rothko* o *James Turrell*, maestri della ricerca del rapporto fra colore e sentire profondo, o *Richard Long* e *Olafur Eliasson* la cui ricerca del rapporto fra natura e uomo ci mette di fronte alle nostre responsabilità per il disastro ambientale in corso.

A sua volta il paesaggista inglese precursore dell'impressionismo è stato *"nano sulle spalle di giganti"* grazie anche alla possibilità nel 1802 di studiare la pittura classica italiana, francese e fiamminga al Louvre, primo museo al mondo aperto al pubblico.

Alla rivoluzione francese e ai musei napoleonici, tra cui la pinacoteca di Brera, dobbiamo la possibilità per tutti noi di godere dell'arte spendendo poco o nulla, ed è un bene che resti così. Ricordandoci magari che lo scopo di visitare un museo non è quello di farci un selfie per postarlo sui social. Perché allora comperare arte quando ne abbiamo così tanta a nostra disposizione? Perché vi sono molteplici livelli di godimento di un'opera. Si parte sempre dal più istintivo e immediato, il più che legittimo *"mi piace"*: ma l'arte è un linguaggio complesso, che richiede educazione e dedizione. Personalmente amo molto il suono della lingua finlandese, ma non per questo pretendo di comprenderla senza averla studiata, e vi è una differenza fra parlare del tempo e leggere il *Kalevala*, l'equivalente finnico della *Divina Commedia*. Artisti come l'impressionista *Gallen-Kallela* ci aiutano con l'immediatezza del potere delle immagini anche in questi territori sconosciuti. Il possesso dell'opera aiuta la familiarizzazione e la comprensione ma non è strettamente necessario; lo diviene però se ci si vuole appropriare del messaggio, e comunicarlo agli altri. Quali libri e opere d'arte abbiamo nella nostra dimora (e anche in barca...) riflette chi siamo, trasmette la nostra personalità, ci rende interessanti a noi stessi e agli altri. Diveniamo così parte di un club. E poi se si ama davvero qualcosa la si vuole possedere, perché la natura umana e ancora più quella della sottospecie del collezionista è sostanzialmente feticista, ed è tutto sommato un bene che lo sia! Non a caso, di fronte all'esibizione di *Turner* si è tenuta la fiera commerciale ArtMonte-Carlo a poche settimane dalla nota ed impegnativa ArtBasel, la più importante a livello mondiale per l'arte del '900 e di oggi. Le incertezze del quadro economico e politico hanno portato le gallerie più importanti a proporre nomi noti e milionari come *Picasso, Lucio Fontana, Basquiat, Calder,* mentre i galleristi contemporanei hanno osato di più, portando opere di artisti meno noti fra cui molti provenienti dall'Africa, come la fotografa keniota *Thandiwe Muriu,* o *Moffat Takadiwa* che trasforma rifiuti in opere d'arte dando lavoro ai poveri dello Zimbabwe mentre ci fa riflettere su temi di grande portata.

Il potere trasformativo e rigenerativo dell'arte prevale anche nelle delicate e commoventi opere di poesia visiva di *Greta Schold*, e nella grande installazione della giapponese *Chiharu Shiota* grazie alla quale migliaia di banali fogli di carta prendono il volo in un atto liberatorio. Giustamente entrambe hanno avuto riconoscimenti alla Biennale di Venezia, la prima a quella in corso, la seconda vincendo quella del 2015 con un memorabile padiglione nazionale.

Il cambiamento di contesto impone una riflessione sul mercato, l'altro lato della medaglia del mondo dell'arte. Il sistema dell'arte funziona bene quando vi è una sana interazione fra la componente intellettuale e quella commerciale di

IN SOLI VENTI ANNI IL MERCATO DELL'ARTE CONTEMPORANEA È PASSATO DA UN VALORE DI CIRCA 100 MILIONI DI DOLLARI A OLTRE I 2 MILIARDI DI OGGI.
IN JUST 20 YEARS, THE CONTEMPORARY ART MARKET HAS GROWN FROM A TOTAL VALUE OF AROUND $100 MILLION TO OVER $2 BILLION TODAY.

L'investimento in arte permette di ottenere nel tempo rendimenti elevati. Secondo William Goetzmann dal 1900 al 1980 l'investimento in arte ha offerto un rendimento medio annuo in dollari superiore al 17%, mentre secondo David Kusin dal 1988 al 1998 le opere della pittura americana hanno reso mediamente il 14% annuo in dollari.

Investments in art offer high returns over time. According to William Goetzmann, from 1900 to 1980, investments in art offered average annual dollar returns of more than 17%, while according to David Kusin, from 1988 to 1998, the works of American painters returned an average of 14% per year in dollars.

questo piccolo mondo necessariamente elitista per motivi educativi ed economici. Purtroppo, l'evoluzione del mercato in favore di una speculazione *"mordi e fuggi"* (pump and dump), e l'evoluzione di strumenti derivati come le garanzie sui lotti milionari in asta hanno generato importanti distorsioni soprattutto nell'ultimo quinquennio, e il sistema è vicino al suo punto di rottura, nell'impossibilità manifesta di reggere l'illusione di una crescita infinita dei prezzi. Separare l'opera dal messaggio è l'errore tipico di chi approccia l'arte come veicolo d'investimento, ed inevitabilmente finisce per pentirsene, perché ai suoi futuri compratori il significato interessa eccome.

Ma non c'è da temere questa battuta d'arresto, peraltro non generalizzata: chi partecipa al mercato con una visione di lungo periodo non subisce l'impatto di questa volatilità, anzi i compratori più seri, una volta noti come *"collezionisti"*, troveranno di che saziare la propria sete a prezzi corretti. Per il beneficio di tutti tranne che qualche speculatore già multimilionario, casa d'aste posseduta da miliardario o presunto tale, gallerista più o meno alla moda, o artista decoratore senza messaggio noto per essere noto.

L'arte e il suo mercato sono sopravvissuti da decenni senza di loro, e continueranno a farlo per molto tempo ancora. Senza doversi trasformare in gattini digitali.

The summer exhibition that Monte Carlo has dedicated to *Turner*, in dialogue with various contemporary artists, helps us to understand this concept through the works of other great artists who are closer to us, such as *Mark Rothko* or *James Turrell*, masters in exploring the relationship between colour and deep emotions, or *Richard Long* and *Olafur Eliasson*, whose research into the relationship between nature and man makes us reflect on our responsibility in the current environmental disaster. For his part, the British landscape painter and forerunner of Impressionism had the opportunity to *"stand on the shoulders of giants"* in 1802 when he studied classical Italian, French and Flemish painting at the Louvre, the first museum in the world to be opened to the public. We owe the possibility of enjoying art at little or no cost to the French Revolution and the Napoleonic museums, including the Pinacoteca di Brera in Milan, and it is good that it should remain so. However, we should remember that the purpose of visiting a museum is not to take a selfie and post it on our social channels. So why should we buy art when we have so much of it? Because there are several levels of enjoyment when it comes to a work of art.

You always start with the most instinctive and immediate, the more than legitimate *"I like it"*: but art is a complex language that requires education and dedication. I love the sound of the Finnish language, but that doesn't mean I think I can understand it without having studied it. And there is a difference between talking about the weather and reading the *Kalevala*, the Finnish equivalent of the *Divine Comedy*. Artists like the impressionist Gallen-Kallela help us navigate these uncharted waters with the immediacy and power of their images. Owning a work of art helps you get to know it and understand it, but it's not essential. It becomes necessary, however, if you want to make its message your own and communicate it to others. The books and works of art we have in our home (or on our boat...) reflect who we are, they convey our personality and make us interesting to ourselves and to others. Thanks to them, we become part of a club. And then, if you love something, you want to own it, because human nature, and even more so the nature of one of its subspecies, the collector, is essentially fetishistic, and all in all that is a good thing! It is no coincidence that the *Turner* exhibition was preceded by another art event, the ArtMonte-Carlo fair, just a few weeks after the well-known and intense ArtBasel, the world's most important fair for 20th-century and contemporary art. Uncertainties in the economic and political scenario have led the most important galleries to propose well-known million-dollar names such as Picasso, Lucio Fontana, Basquiat, Calder, while contemporary galleries have gone a little further,

Tra gli economisti che studiano il settore c'è chi ha calcolato che le opere d'arte garantiscono un guadagno annuale dello 0.55% in più rispetto al normale tasso di inflazione. Altri indicano un rendimento annuo che arriva addirittura al 15% reale.

Among economists who study the sector, some have estimated that works of art provide an annual return of 0.55% above the normal rate of inflation. Others report annual returns as high as 15% above the real rate.

Sasga YACHTS
SCOPRI I TUOI ORIZZONTI
MENORQUIN 35 | MENORQUIN 42 | MENORQUIN 48 | MENORQUIN 55 | MENORQUIN 68 |

PEDETTI YACHT SALES

Lavagna - Aprilia Marittima - Nettuno - Salerno - Messina - Santa Margherita Ligure | Tel. 0185 370164 | info@pedettiyacht.com | www.pedettiyacht.com

Giovanni Gasparini
Advisor – Art & Passion Assets
Altiqa Group
Le Patio Palace
41, Avenue Hector Otto
MC - 98000 Monaco
+377 97 98 62 15
www.altiqa.group
Email: giovanni.gasparini@altiqa.group
Mobile: +33 6 43 91 20 53

Giovanni Gasparini è consulente nell'ambito della gestione d'arte e dei beni da collezione dei clienti privati della società monegasco/svizzera *Altiqa*, cui mette a disposizione le conoscenze maturate nel mondo delle case d'asta londinesi. Dal 2010 collabora con *ArtEconomy24* de *Il Sole 24 Ore*, commentando il mercato internazionale dell'arte e del collezionismo. Ha svolto attività d'insegnamento a Londra, ove ha fondato e diretto il *MSc in Art, Law & Business a Christie's Education*, e attualmente è a Milano presso la *SDA Bocconi*, ove ha conseguito la Laurea in Economia. Alla passione per l'arte e le automobili classiche accompagna quella per lo yachting e la vela in particolare.

Giovanni Gasparini is an art and collectables management consultant for private clients of the Monegasque/Swiss company Altiqa*, to which he brings his knowledge of the world of London auction houses. Since 2010 he has collaborated with* ArtEconomy24 of Il Sole 24 Ore*, commenting on the international art and collectibles market. He has taught in London, where he founded and directed the* MSc in Art, Law & Business at Christie's Education*, and currently in Milan at* SDA Bocconi*, where he graduated in Economics. His passion for art and classic cars is matched by his love for yachting and sailing in particular.*

exhibiting works by lesser-known artists, including many from Africa, such as the Kenyan photographer *Thandiwe Muriu* or *Moffat Takadiwa*, who transforms waste into works of art, giving work to poor people in Zimbabwe and making us think about much broader issues. The transformative and regenerative power of art also prevails in the delicate and touching works of visual poetry by *Greta Schold* and the large installation by Japanese artist *Chiharu Shiota* thanks to whom thousands of trivial sheets of paper take flight in a liberating gesture. Rightfully, both have received acknowledgements at the Venice Biennale, the former at the current edition, and the latter won the 2015 edition with a memorable national pavilion. The change of context forces a reflection on the market, the other side of the coin in the art world.
The art system works well when there is a healthy interaction between the intellectual and commercial components of this small world, which is necessarily elitist for educational and financial reasons. Unfortunately, the evolution of the market in favour of *"pump and dump"* speculation and the development of instruments derived from it, such as guarantees on million-dollar lots at auction, have caused major distortions, especially in the last five years. The system is now close to breaking point, as it is impossible to maintain the illusion of an infinite increase in prices.
Separating the work of art from its message is the typical mistake of those who approach art as a vehicle for their investments. They inevitably end up regretting their choice, because the future buyers of this art are very interested in its meaning. But this setback should not be a cause for concern, especially as it does not affect the sector as a whole: those who participate in the market with a long-term perspective are not affected by the effects of this volatility. On the contrary, serious buyers, once known as *"collectors"*, will find plenty of pieces to quench their thirst at reasonable prices. For the benefit of everyone, except a few speculators who become multimillionaires, auction houses owned by billionaires or supposed billionaires, more or less trendy gallery owners, or artist-decorators without a message who are famous for being famous.
Art and its market have survived without them for decades and will continue to do so for many years to come. Without turning into digital kittens. ◣

Un dipinto o una scultura contemporanei possono costituire un azzardo, ma anche la possibilità di un profitto superiore, laddove l'artista acquisisca fama e importanza negli anni, con una conseguente rivalutazione anche della sua arte.

A contemporary painting or sculpture may involve risk, but also the possibility of higher profits if the artist gains fame and influence over time, leading to a revaluation of their art.

LIVE YOURE ADVENTURE

L' Axopar 37 XC Cross Cabin è l'ibrido definitivo; una barca che rappresenta il miglior rapporto qualità-prezzo sul mercato rispetto ai suoi concorrenti ed il miglior compromesso tra spazi aperti e chiusi.

Offre ottimi spazi sociali, un alto livello tecnologico, una miriade di caratteristiche funzionali a bordo e la versatilità di un walkaround. Il suo scafo di prima classe offre guidabilità e prestazioni eccezionali combinate con un'efficienza dei consumi leader del settore.

La scelta più intelligente ed attenta al valore sul mercato.

AXOPAR DEALER

CORTE LOTTI MARINE
V.le San Bartolomeo 394, La Spezia
ufficioporto@cortelottimarine.it
Phone: +39 0187532204
www.cortelottimarine.it

CORTE LOTTI
MARINE

Learn more at **axopar.fi** f Axopar Italia Axopar Italia

People

IVANA CIABATTI
ELISIR GINEPRO
IVANA CIABATTI
ELISIR GINEPRO

È DECISAMENTE INFREQUENTE PENSARE ALL'ORO COME A QUALCOSA DI DIVERSO; EPPURE, A SPECIFICHE CARATURE È ANCHE COMMESTIBILE
IT IS UNUSUAL TO THINK OF GOLD AS ANYTHING OTHER THAN A PRECIOUS METAL, YET IN CERTAIN CARATS IT IS EVEN EDIBLE

by Priscilla Baldesi

Bevande preziose

Precious drinks

L'oro alimentare è una delle ultime frontiere del gusto pur avendo, in verità, origini storiche radicate in ogni tempo e luogo: dagli antichi Egizi e Cinesi, che lo includevano in polvere nell'impasto per il pane ai Romani, che usavano impreziosire le loro ricette di pasticceria o dipingevano il loro cibi con vernice aurea, fino ai nativi americani, che credevano che ingerirne impalpabili petali conferisse all'uomo poteri magici. Tracce d'oro anche sulle tavole dei nobili medievali e durante il Rinascimento; gli alchimisti del XV secolo reputavano unguenti e preparazioni a base d'oro una panacea per le malattie mentre i giapponesi adornavano con foglie d'oro le loro bottiglie di sakè e le pietanze… Che si tratti di polvere, briciole, fiocchi, foglie o mestica, l'oro edibile oggigiorno continua a far gola a molti di coloro che possono permetterselo: e da curioso vezzo si è trasformato in vera e propria moda e interessante forma di business, come ci racconta la Signora Ivana Ciabatti, socio fondatore di Italpreziosi Spa - azienda operante nel settore del commercio di metalli preziosi - e proprietaria di "Ivana Ciabatti", il marchio di lusso che porta il suo nome e si dedica alle bevande che universalmente definiamo *spirits*. La "Signora dell'oro", come a tutti gli effetti potremmo definirla, è la protagonista di una storia affascinante che ha origine a Castel Focognano in Toscana, sua terra natia. Cresciuta tra le colline del Casentino che ha sempre molto amato, ha vissuto per anni a diretto contatto con la natura, la vita rurale e gli artigiani locali, imparando dal loro esempio e dalle loro preziose abitudini i valori della tradizione e dell'ecosostenibilità. Nel 1984 nasce Italpreziosi che in breve tempo si trasforma in un'azienda di grande successo, fino a diventare uno dei principali player a livello nazionale e internazionale nel settore. Caparbia e risoluta, dopo essersi consacrata figura di spicco nel settore dei metalli preziosi, ha esteso il suo interesse anche al mondo dei liquori, creando una nuova azienda e un marchio che riflettono la sua passione per la perfezione, ora rivolta anche ai distillati pregiati.

"I miei sogni sono sempre stati guidati dall'amore per l'oro, per l'arte e per i viaggi. Ecco perché, oltre a Italpreziosi, ho voluto creare un brand che esprimesse il valore della nostra italianità e la cultura del Produced in Toscana, tracciando un percorso che unisce tradizione e modernità".

Cosa si prova quando si beve una deliziosa bevanda in cui galleggiano impalpabili frammenti d'oro? *Professionalità oblige di testare personalmente queste preziose creazioni che somigliano a magiche pozioni capaci di trasportarti in un mondo nuovo, dove l'oro che solitamente si indossa può anche essere assaporato in una lussuosa delibazione che impone un sensuale rituale.* Differentemente dai pregevoli ingredienti botanici che compongono gli *spirits* di Ivana Ciabatti, l'oro è inodore e insapore ma è capace, all'atto della degustazione, di una suggestione tale da potersi considerare squisito! E ciò che si prova assaggiando queste bevande è una sensazione effimera e sublime al contempo. Questa la risposta alla domanda posta poc'anzi, questa l'emozione che val la pena di provare.

Ivana Ciabatti è il Presidente Nazionale di Confindustria Federorafi e Vice Presidente della European Federation of Jewellery (EFJ) e fa parte del CdA del Responsible Jewellery Council, organizzazione internazionale che promuove pratiche responsabili nel contesto della lavorazione dei gioielli in oro e diamanti. È inoltre Vicepresidente e AD di Goldlake IP, azienda che si occupa di commercio e raffinazione di oro etico.

Ivana Ciabatti is the National President of Confindustria Federorafi (the Italian Goldsmiths' Association) and Vice President of the European Federation of Jewellery (EFJ). She is a member of the Board of Directors of the Responsible Jewellery Council, an international organisation promoting responsible practices in the production of gold and diamond jewellery. She is also Vice President and CEO of Goldlake IP, an ethical gold trading and refining company.

Tra i prodotti di punta del marchio troviamo il liquore Ivana Ciabatti Anima, un elisir a base di rosolio impreziosito dalla foglia d'oro alimentare, perfetto per brindare nelle occasioni speciali. L'eleganza delicata, setosa e aromatica del profumo delicato delle rose rende questo liquore tanto amato dalle donne, estremamente intenso e avvolgente.

One of the brand's flagship products is the Ivana Ciabatti Anima liqueur, an elixir based on rosolio liqueur ennobled with edible gold leaf, perfect for toasting on special occasions. The delicate, silky and aromatic elegance of the sweet scent of roses makes this extremely intense and enveloping liqueur very popular with women.

56 FLY
THE ABSOLUTE CHARISMA
Scopri i dettagli
della 56 FLY

LIGUR NAUTICA

LIGUR NAUTICA
+39 019 9354254 | info@ligurnautica.it
ligurnautica.it

NAUTICA FUSARO

NAUTICA FUSARO
+39 081 8689015 | info@nauticafusaro.com
nauticafusaro.com

ABSOLUTE®

Edible gold is one of the last frontiers in the world of food, although its historical origins can be traced back to many different times and places. From the ancient Egyptians and Chinese, who added gold powder to their bread dough, to the Romans, who embellished their pastry recipes or painted their food with gold paint, to the Native Americans, who believed that eating impalpable gold petals gave people magical powers. Traces of gold can also be found on the tables of the medieval nobility and during the Renaissance. In the 15th century, alchemists considered gold-based ointments and preparations to be a panacea for various ailments, while the Japanese used gold foil to decorate their sake bottles and delicious dishes... Whether in powder, crumbs, flakes, leaves or undercoat, edible gold still tempts many of those who can afford it. And from a quirky habit, it has become an authentic fashion and an interesting form of business, as Ms Ivana Ciabatti confirms. Ciabatti is a founding member of Italpreziosi Spa - a company that trades in precious metals - and the owner of Ivana Ciabatti, the luxury brand that bears her name and is dedicated to drinks that we generally define as *"spirits"*.

The "Golden Lady", as we could call her, is the protagonist of a fascinating story that began in Castel Focognano in Tuscany, her native land. Growing up in the hills of Casentino, which she has always loved, she lived for years in direct contact with nature, rural life and local craftsmen. From their example and their precious habits, she learned the importance of tradition and environmental sustainability. In 1984 she founded Italpreziosi, which soon became a very successful company and one of the main players in the sector, both in Italy and abroad. Headstrong and determined, Ciabatti established herself as a leading figure in the precious metals sector and then extended her interest to spirits, creating a new company and brand that reflected her passion for perfection, now applied to precious spirits.

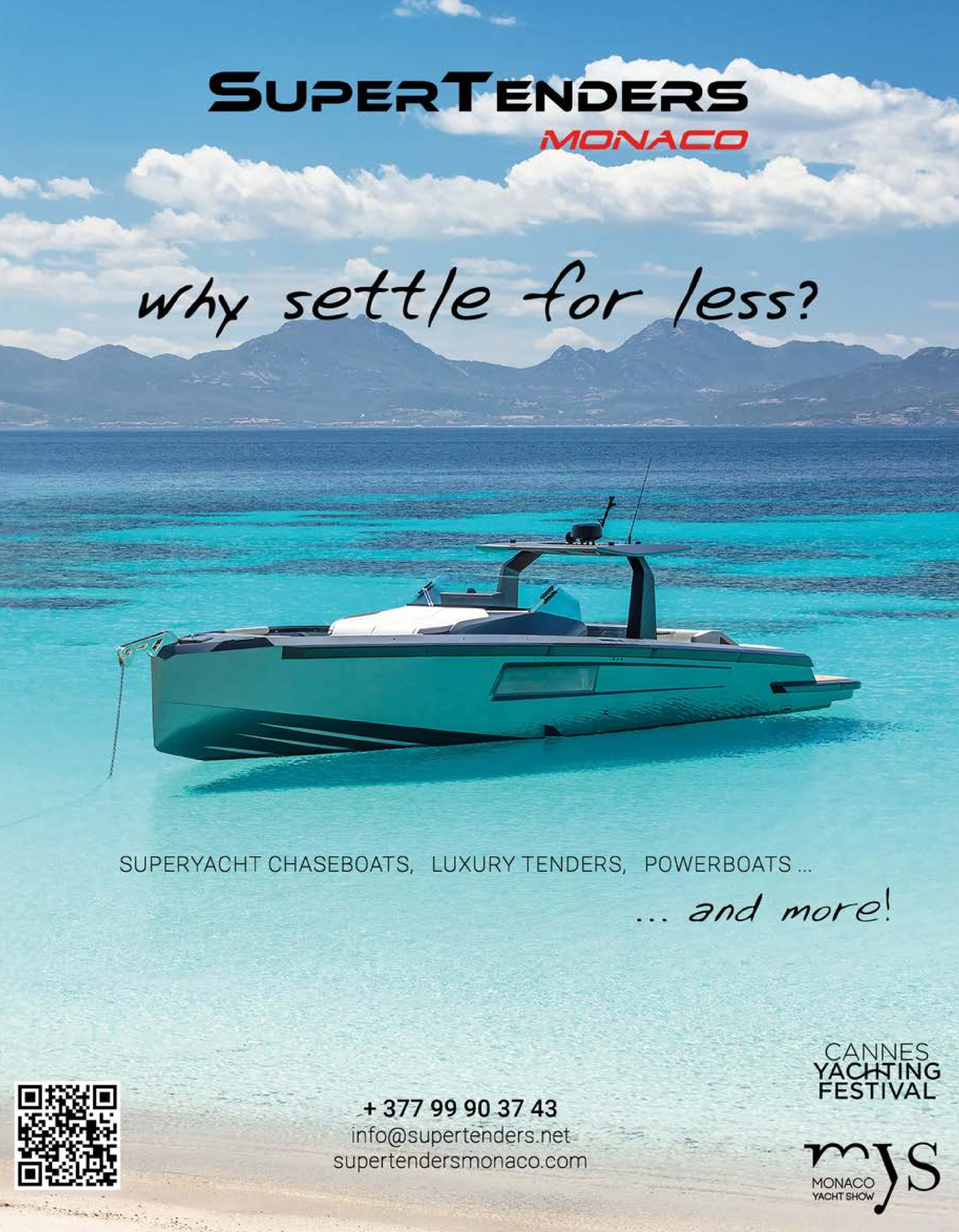
"My dreams have always been guided by my love of gold, art and travel. That is why, in addition to Italpreziosi, I have decided to create a brand that can express the value of our Italianness and the culture of 'Made in Tuscany' products, following a path that combines tradition and modernity".

Drinking a delicious drink with imperceptible fragments of gold suspended in it, how does it make you feel? *Professionalism demands that I personally test these precious creations, which are like magic potions capable of transporting you to a new world, where the gold you normally wear can also be savoured in a luxurious tasting that imposes a sensual ritual.* Unlike the fine botanical ingredients contained in Ivana Ciabatti's *spirits*, gold is odourless and tasteless, but at the first sip its evocative power is so strong that it can be considered truly exquisite! What you feel when you taste these drinks is at once ephemeral and sublime. This is the answer to the question I asked earlier, and this is the feeling that makes it worth trying. ◣

GRANDE CURA È DEDICATA AL DESIGN, CHE VUOLE ESSERE RAFFINATO ED ELEGANTE, POICHÉ RAPPRESENTA LA PRIMA DELLE EMOZIONI CHE IL PRODOTTO INTENDE OFFRIRE.
THE DESIGN IS REFINED AND ELEGANT, AS IT IS THE FIRST EMOTION THE PRODUCT WANTS TO CONVEY, AND GREAT ATTENTION HAS BEEN PAID TO IT.

Ivana Ciabatti Vodka con foglie d'oro alimentare 23 KT è una bevanda creata da una base tradizionale di acqua toscana purissima e cereali 100% toscani abilmente trasformata in liquore. Pura ed equilibrata, è estremamente piacevole da degustare liscia o come base di cocktail.
Ivana Ciabatti Gin con foglia d'oro: un elisir di ginepro che lega sapientemente i sapori e i profumi della Val di Chiana, la terra in cui crescono indisturbati tutti gli aromi del ricercatissimo gin, tra cui spiccano cardamomo, melissa e pepe.

Ivana Ciabatti Vodka *with edible 23 KT gold leaves is a drink created with a natural base of extremely pure Tuscan water and 100% Tuscan grain, skilfully transformed into liqueur. Pure and well-balanced, it is extremely pleasant to drink neat or as a base for delicious cocktails.*
Ivana Ciabatti Gold Leaf Gin: *a juniper elixir that consciously combines the flavours and scents of the Val di Chiana, the land where all the aromas of this extremely fine gin grow undisturbed. The most prominent notes are cardamom, lemon balm and pepper.*


SuperTenders
MONACO
why settle for less?
... and more!
CANNES YACHTING FESTIVAL
MONACO YACHT SHOW

SUPERYACHT CHASEBOATS, LUXURY TENDERS, POWERBOATS ...

+ 377 99 90 37 43
info@supertenders.net
supertendersmonaco.com

An Italian Design STORY

MOLTENI&C CELEBRA I 90 ANNI
DI UNA STORIA CHE HA CONTRIBUITO
A DIFFONDERE LA CULTURA
DELL'ABITARE DI QUALITÀ IN TUTTO
IL MONDO

MOLTENI&C IS CELEBRATING ITS 90TH
ANNIVERSARY. THE COMPANY HAS
HELPED TO SPREAD THE CULTURE
OF QUALITY LIVING ALL OVER
THE WORLD

by Francesco Michienzi

AMG

Sintetizzare in modo efficace una storia lunga 90 anni in poche pagine è un'impresa complessa, non a caso Molteni & C, l'azienda familiare italiana fondata a Giussano da Angelo e Giuseppina Molteni nel 1934, e tuttora guidata dalla famiglia Molteni, si è affidata a un pregevole volume di 416 pagine. *An Italian Design Story*, edito da Rizzoli New York, è stato curato dal giornalista americano Spencer Bailey, con la direzione artistica di Beda Achermann e le fotografie di Jeff Burton. Carlo Molteni ha dichiarato *"In questo anno importante, vogliamo condividere il nostro obiettivo per il futuro: diffondere la cultura dell'abitare di qualità in tutto il mondo. Il 2024 segna il novantesimo anniversario della nostra azienda. Studiando la storia del nostro marchio, ci siamo resi conto che coincide con la storia del design italiano"*. Angelo Molteni, classe 1912, quando inizia la sua attività imprenditoriale nel distretto del mobile italiano, ha una visione precisa sul suo futuro. La sua bottega artigianale diventa in poco tempo sinonimo di prodotto di alta qualità. Tanto che attorno agli Anni '50 vi lavorano più di 60 persone. Oggi ne conta 1207 tra dipendenti e collaboratori. Gli anni passano e l'azienda Arredamenti di Angelo Molteni è sempre meno bottega e sempre più industria. L'illuminato Molteni partecipa al primo Concorso internazionale del mobile di Cantù, con un progetto dell'architetto svizzero Werner Blaser, assistente di Ludwig Mies van der Rohe, che vince il primo premio grazie al cassettone con il giunto geometrico a tripla forcella. Primo prototipo di mobile moderno. Negli Anni '60 arrivano poi i primi macchinari acquistati in Germania, le presse a piani e l'essiccatoio, per produrre sempre di più, in modo industriale, mobili di qualità. Nel 1961 Angelo Molteni è nel comitato fondatore del primo Salone del Mobile di Milano, che inaugura il 24 settembre 1961 con grande successo di pubblico, mentre il 1968 è l'anno della rivoluzione: in pochi mesi l'azienda converte la produzione dal classico al moderno, per realizzare mobili ben disegnati, pensati per la serie. Con la collaborazione dei più illustri designer e architetti. Produzione che, grazie alla prima fornitura di arredi in Arabia Saudita, lanciano definitivamente la Molteni & C nel mondo. Nel 1979, infine, l'altro tassello fondamentale all'espansione del gruppo: Dada entra a far parte del gruppo Molteni, affermandosi in poco tempo come leader nel campo dell'alta cucina. Una scalata al successo che negli anni a seguire diventa inarrestabile, sancita nel 1994 dal *Compasso d'Oro* ricevuto dall'azienda brianzola, celebrata tra i grandi protagonisti della cultura italiana dell'arredamento.

Il legame con il territorio e la cultura aziendale e progettuale del distretto sono asset valorizzati anche da Van Duysen, direttore creativo del marchio dal 2016, noto per l'impronta minimalista e nordica del suo lavoro di architetto e progettista.

The connection with the local territory and the entrepreneurial and design culture of the district are assets that have been further strengthened by Van Duysen, the brand's creative director since 2016, known for the minimalist and Nordic influence of his work as an architect and designer.

Vincent van Duysen.

Il Gruppo Molteni ha celebrato il suo 90esimo anniversario dando vita a un evento caratterizzato da una suggestiva atmosfera all'interno della cornice industriale del Pirelli HangarBicocca di Milano. Ad accogliere gli ospiti una speciale installazione composta da due maxi box multimediali che proiettavano alcuni scatti tratti da Molteni Mondo. *An Italian Design Story*, il libro tributo che racconta la sua lunga e ricca storia.

The Molteni Group has celebrated its 90th anniversary with an evocative event hosted in the industrial setting of the Pirelli HangarBicocca in Milan. Guests were welcomed by a special installation consisting of two multimedia maxi-boxes projecting a series of images from Molteni Mondo, An Italian Design Story, *the tribute book that tells the long and rich history of the company.*

MOLTENI MONDO
AN ITALIAN DESIGN STORY
SCENE
ROLL
DIR
DOP
DATE
RIZZOLI

Non un caso. Nel 2012, dopo un lungo processo di ricerca, studio e selezione condotto negli archivi con gli eredi del designer Gio Ponti, ha inaugurato una linea di produzione di pezzi storici da lui ideati e a lui dedicata. Un omaggio a uno degli architetti più complessi del XX secolo che sottolinea l'esclusività dell'azienda brianzola, la sua capacità d'innovazione e la qualità dei suoi prodotti. Costanti, che dal 1934 non sono mutate. E che anzi, come un fil rouge, uniscono da tre generazioni l'evoluzione di un colosso fra i leader mondiali nel settore dell'arredo di design. Oggi, nel distretto la tecnologia è avanzata e le vecchie generazioni hanno lasciato spazio alle nuove. Carlo Molteni, il figlio maggiore di Angelo e Giuseppina, racconta: *"La fonderia che una volta forgiava i piedini in ottone è ancora lì. Così come tante persone che conosco da quando ero un ragazzo e avevo appena messo piede in azienda. C'è stata un'evoluzione, ma in un certo senso siamo cresciuti insieme. I nostri principali fornitori sono concentrati in un raggio di trenta chilometri. Non si tratta solo di una questione logistica, ma è una precisa scelta quella di essere immersi in una cultura in cui tutti ci capiamo immediatamente, o addirittura abbiamo una propensione collettiva che io chiamerei un gusto per l'artigianalità"*. Il libro, An Italian Design Story, permette di rivivere i momenti più decisivi di una bella storia di imprenditoria famigliare italiana. Contiene i profili

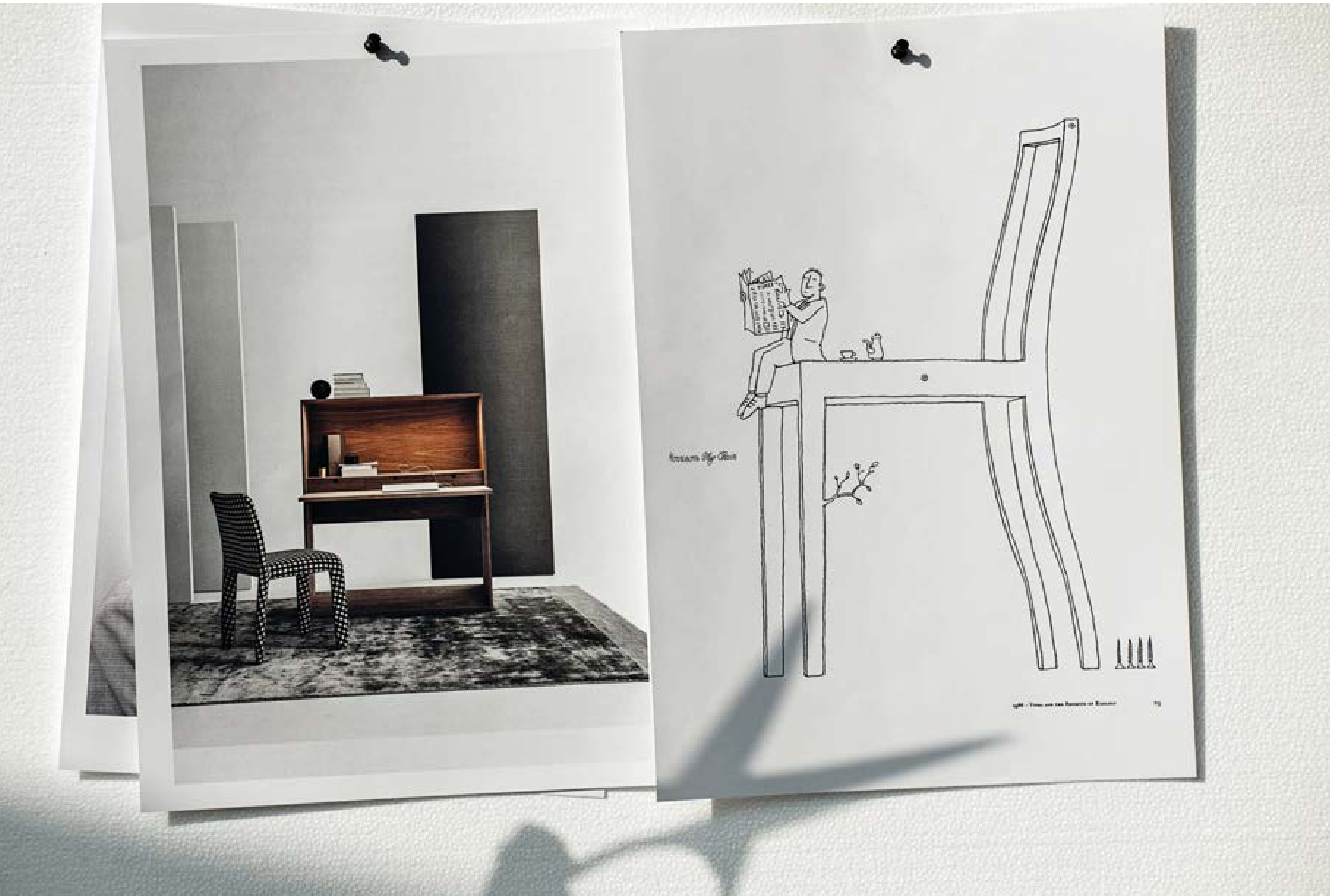
MOLTENI MONDO È UNA FABBRICA DEL DESIGN ITALIANO CHE HA FATTO DELLA PRODUZIONE UN'OPERA DI CUI AVERE RISPETTO, DA TRAMANDARE E SVILUPPARE DI GENERAZIONE IN GENERAZIONE.
MOLTENI MONDO IS AN ITALIAN DESIGN FACTORY THAT HAS MADE PRODUCTION A PROCESS TO BE RESPECTED, HANDED DOWN AND DEVELOPED FROM GENERATION TO GENERATION.

Il Molteni Compound comprende lo showroom, gli uffici, la produzione, il Pavilion, e accoglie un'area culturale che racconta la storia dell'azienda: l'Archivio Molteni, l'installazione *QallaM* firmata Patricia Urquiola e il Molteni Museum.

The Molteni Compound includes the showroom, offices, production, the Pavilion and a cultural area that tells the company's story: the Molteni Archive, the QallaM *installation by Patricia Urquiola and the Molteni Museum.*

e le opinioni di alcuni dei principali designer che hanno collaborato con l'azienda dal 1934, tra cui Foster and Partners, Luca Meda, Aldo Rossi, Tobia Scarpa e Patricia Urquiola e Vincent Van Duysen, direttore creativo dal 2016. Tra i contributi più interessanti ci sono una riflessione personale di Jean Nouvel, intorno alla creazione della storica collezione Less (1994), una raccolta di saggi che esplorano la storia dell'azienda, i suoi archivi e la sua ascesa alla fama internazionale, e una postfazione dell'architetto vincitore del Premio Pritzker Jacques Herzog. Il volume contiene anche storie su pezzi iconici come la cassettiera MHC.1 del 1955 di Werner Blaser e la libreria MHC.2 del 1959 di Yasuhiko Itoh. Il libro è strutturato cinematograficamente, diviso in atti che esplorano i vari soggetti con fotografie di Jeff Burton, narrati da testi di Spencer Bailey, Maria Cristina Didero, Salvatore Licitra, Emma Leigh Macdonald, Ali Morris, Francesca Picchi, Harriet Thorpe e Janelle Zara. *"Il quartier generale della Molteni non sembra diverso dal fatto di trovarsi nel lotto hollywoodiano della Paramount Pictures: c'è qualcosa di cinematografico e di 'luci-macchina-azione' in esso. In costante movimento..."* dice Bailey nel libro. I capitoli spaziano dal Molteni Compound – l'insieme di showroom, uffici, spazi produttivi, luoghi fisici e virtuali in cui vivere il mondo del design dal punto di vista storico, culturale, progettuale, produttivo e commerciale – al Molteni Museum, passando per l'Archivio, la Produzione, fino al focus su Gio Ponti.

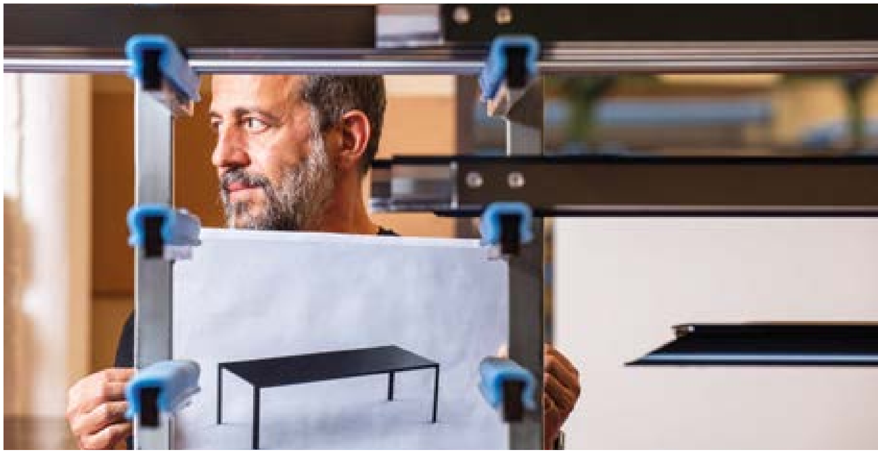
DAL 1934 TUTTA LA FILIERA DI PRODUZIONE È IN ITALIA, A GIUSSANO, NEI SUOI 5 SITI PRODUTTIVI E IN 4 CENTRI DI RICERCA & SVILUPPO.
SINCE 1934, THE ENTIRE PRODUCTION CHAIN HAS BEEN BASED IN GIUSSANO, ITALY. THE COMPANY HAS 5 PRODUCTION PLANTS AND 4 RESEARCH AND DEVELOPMENT CENTRES.



NaotoFukasawa

Tra i progettisti che hanno firmato per Molteni&C ci sono alcuni dei maestri del design internazionale di ieri e di oggi, Michele De Lucchi, Tobia Scarpa, Ron Gilad, Patricia Urquiola, Francesco Meda, Aldo Rossi e Vincent Van Duysen.

Among the designers who have created pieces for Molteni&C are some of the masters of international design, past and present: Michele De Lucchi, Tobia Scarpa, Ron Gilad, Patricia Urquiola, Francesco Meda, Aldo Rossi and Vincent Van Duysen.



1

2

3

6

7

8

10

11

12

4

5

1. Molteni&C 90th anniversary. **2.** Andrea Molteni - Vincent Van Duysen - Carlo Molteni - Giovanni Molteni. **3.** Giulia Molteni and Ning Chang. **4.** Blanca Mirò. **5.** Matteo Ceccarini and Eva Riccobono. **6.** Beda Achermann and Jeff Burton. **7.** Ron Gilad - Francesca Molteni - Vera Rossi. **8.** Francesco Meda. **9.** Csaba Dalla Zorza. **10.** Vincent Van Duysen - Alex Riviere - Christian Sieber. **11.** Alessia Lanza. **12.** Nicola Gallizia. **13.** FoodFitLovers. **14.** Marta Ferri.

9

13

14

IL FATTURATO CONSOLIDATO DI MOLTENI&C SPA, UNIFOR SPA, CITTERIO SPA NEL 2023 È STATO DI CIRCA 480 MILIONI. IL 5% VIENE INVESTITO OGNI ANNO IN RICERCA E SVILUPPO.

THE CONSOLIDATED TURNOVER OF MOLTENI&C SPA, UNIFOR SPA AND CITTERIO SPA IN 2023 IS APPROXIMATELY 480 MILLION EUROS. 5% IS REINVESTED IN RESEARCH AND DEVELOPMENT EVERY YEAR.

It is difficult to summarise 90 years of history in a few pages. Molteni&C, the Italian family firm founded in Giussano in 1934 by Angelo and Giuseppina Molteni and still run by the Molteni family today, has chosen to do so in a remarkable 416-page tome. *An Italian Design Story*, published by Rizzoli New York, was edited by the American journalist Spencer Bailey, with artistic direction by Beda Achermann and photographs by Jeff Burton. Carlo Molteni said: *"In this important year, we want to share our goal for the future: to spread the culture of quality living throughout the world. 2024 will be the ninetieth anniversary of our company. When we studied the history of our brand, we noticed that it coincided step by step with the history of Italian design"*. When Angelo Molteni, Class of 1912, started his entrepreneurial activity in the Italian Furniture District, he had a precise vision of where he wanted to go. His artisan workshop soon became synonymous with top-quality products. So much so that by the 1950s it employed more than 60 people. Today, the company has 1,207 employees and associates. Over the years, "Arredamenti di Angelo Molteni" became less of a workshop and more of an industry. An enlightened Molteni took part in the first international furniture design competition in Cantù with a project signed by the Swiss architect Werner Blaser, assistant to Ludwig Mies van der Rohe, and won first prize with his chest of drawers with a three-fork geometric joint. It was the prototype of modern furniture. In the 1960s, the first machines purchased in Germany, flat presses and dryers, were used to produce quality furniture on an industrial scale. In 1961, Angelo Molteni was part of the founding committee of the first Salone del Mobile in Milan, which opened on 24 September 1961 to great public acclaim. 1968, however, was a year of upheaval: in just a few months, the company transformed its production from a classic to a modern style, producing well-designed furniture designed for mass production. With the collaboration of the most famous designers and architects.

Sincro Molteni&C.

Continuum D.163.7, Gio Ponti.

Andromeda collection.

Il Gruppo Molteni ha creato una nuova divisione per concentrarsi sulle politiche ESG, andando oltre la produzione di prodotti riciclati. Questo dipartimento rivede i prodotti esistenti secondo nuovi standard e orienta i futuri sviluppi aziendali per rispettare questi principi.

Going beyond the production of recycled products, the Molteni Group has created a new department dedicated to the ESG policy. This department revises existing products to meet the new standards and directs future business developments towards greater compliance with these principles.

A production that, thanks to the first delivery of furniture to Saudi Arabia, has finally established Molteni & C on the world market. Finally, in 1979, an important piece was added to the puzzle of the group's expansion: Dada joined the Molteni Group, which quickly established itself as a leader in quality kitchens. A successful ascent that became unstoppable in the years to come and was rewarded in 1994 when the Brianza-based company was awarded the *Compasso d'Oro*.

Today, it is celebrated as one of the leading players in Italian interior design culture. That is no coincidence. In 2012, after a long process of in-depth research, study and careful selection in the archives with the heirs of designer Gio Ponti, Molteni launched a line dedicated to him, featuring historic pieces designed by this master of Italian design. A homage to one of the most complex architects of the 20th century which emphasises the exclusivity of the company from Brianza as well as its ability for innovation combined with the exquisite quality of its products. All constants that have remained unchanged since 1934. And which, like a fil rouge, have consistently marked the evolution of a giant among the world's leading interior design companies for three generations. Today the district is technologically advanced and the old generations have given way to the new. Carlo Molteni, Angelo and Giuseppina's eldest son, tells us: *"The foundry where the brass feet were forged is still there. So are many of the people I have known since I was a boy who had just joined the company. We have evolved, but we have all grown up together. Our main suppliers are concentrated within a thirty-kilometre radius. This is not just for logistical reasons - it is a precise choice, because we want to be immersed in a culture where we all understand each other immediately, or, we could say, where there is a collective inclination that I would call "taste for craftsmanship".* The book, An Italian Design Story, allows you to relive the most decisive moments of a beautiful story about Italian family entrepreneurship. It features the profiles and opinions of some of the key designers who have collaborated with the company since 1934, including Foster and Partners, Luca Meda, Aldo Rossi, Tobia Scarpa, Patricia Urquiola and Vincent Van Duysen, the brand's creative director since 2016. Some of the most interesting contributions are a personal reflection by Jean Nouvel about the creation of the historical collection Less (1994), a collection of essays that explore the company's history, its archives, and its ascent to international fame, and an afterword by architect and Pritzker Prize winner Jacques Herzog. The volume also includes stories about iconic pieces, such as Werner Blaser's chest of drawers MHC.1 from 1955 and the bookcase

Andromeda collection.

VI ASPETTIAMO
A GENOVA
19 - 24 settembre 2024
SALONE
NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com

SURROUND VIEW CAMERA SYSTEM

SURROUND VIEW CAMERA SYSTEM

Una visione a 360° di tutto quello
che si trova intorno all'imbarcazione.

GARMIN.

CREDITS: ALESSANDRO GUERRIERI PER AZIMUT AZ53

Engage
Waypoints
Info
Home
Menu
Mark
SOS
GARMIN

Z Desk Foster + Partners Industrial Design UniFor
ph. Alessandro Saletta - DSL Studio.

OGGI IL GRUPPO MOLTENI È PRESENTE IN PIÙ DI 100 PAESI, CON OLTRE 700 PUNTI VENDITA E 100 FLAGSHIP STORE.

TODAY, THE MOLTENI GROUP IS PRESENT IN MORE THAN 100 COUNTRIES. IT HAS OVER 700 POINTS OF SALE AND 100 FLAGSHIP STORES.

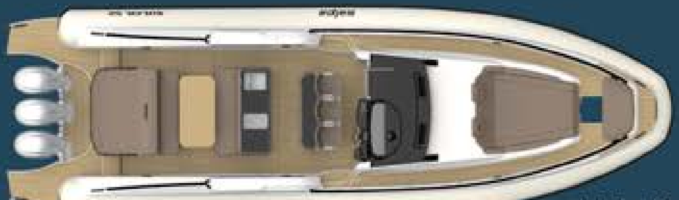
MHC.2 by Yasuhiko Itoh from 1959. The book is structured like a film, divided into different scenes or acts that explore the different topics with photographs by Jeff Burton and texts by Spencer Bailey, Maria Cristina Didero, Salvatore Licitra, Emma Leigh Macdonald, Ali Morris, Francesca Picchi, Harriet Thorpe, and Janelle Zara. *"Molteni's headquarters doesn't feel very different from Paramount Picture's plot in Hollywood: there's something cinematographic and 'lights-camera-action' about it. Always rolling..."* as Bailey says in the book. The chapters range from the Molteni Compound - the series of showrooms, offices, production facilities, physical and virtual spaces where you can experience design from a historical, cultural, creative, manufacturing and commercial point of view - to the Molteni Museum, with its archive, production and Gio Ponti sections. ◣

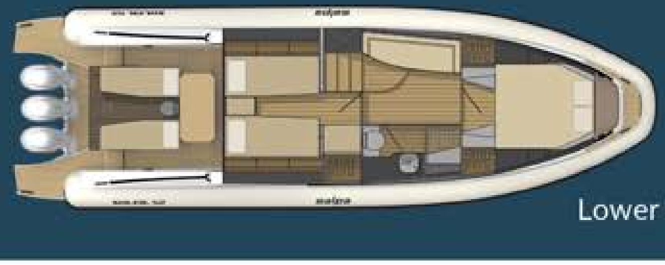
salpa
DREAM BUILDER
salpa
SOLEIL 52

SOLEIL 52

IL FUTURO È ADESSO

1800 hp	Potenza Massima Installabile
Carena	Stepped Planing Hull
Cabine	2 + 1 crew
	Scopri di Più


Main Deck


Lower Deck

salpa.com

SOLEIL 18
SOLEIL 20
SOLEIL 23
SOLEIL 24.5
SOLEIL 26
SOLEIL 28
SOLEIL 30
SOLEIL 33
SOLEIL 42
SOLEIL 52

Nautica Salpa s.r.l. Ph. (+39) 0823 622207 · www.salpa.com · e-mail: info@salpa.com

THE **BREAKTHROUGH**

IL *MAJESTY 160*, SUPERYACHT REALIZZATO DA GULF CRAFT, È STATO PROGETTATO DA CRISTIANO GATTO DESIGN

DESIGNED BY THE CRISTIANO GATTO DESIGN, THE *MAJESTY 160* IS A SUPERYACHT BUILT BY GULF CRAFT

by Massimo Longoni

Il *Majesty 160* è stato progettato per entrare in sintonia con le richieste del mercato nautico internazionale, soddisfacendo al contempo le preferenze regionali grazie a un sistema di climatizzazione meticolosamente progettato, che garantisce un comfort ottimale in qualsiasi situazione.

Il design e il layout massimizzano l'utilizzo della stazza lorda, dove ogni centimetro di spazio è stato utilizzato per migliorare l'esperienza a bordo.

L'atmosfera è improntata alla leggerezza e alla delicatezza. L'abbondanza di spazio garantisce esperienze di vita all'aria aperta molto particolari. Tutte le aree sono lussuose e funzionali.

Lo yacht offre una varietà di ambienti per il relax e l'intrattenimento, il tutto mantenendo una connessione perfetta tra interni ed esterni. Questo progetto riveste un significato speciale in quanto il cliente, un esperto armatore di Majesty Yachts, cercava una nave più grande con più cabine e un livello di lusso senza pari. La risposta a questo desiderio è stata quella di creare ampie zone giorno conferendo al beach club un ruolo

Le finestre dal pavimento al soffitto inondano gli interni di luce naturale, mentre l'uso di materiali di prima qualità in tutto lo yacht crea un apprezzabile senso di lusso e spaziosità.

Floor-to-ceiling windows flood the interior with natural light, while the use of premium materials throughout the yacht creates a palpable sense of luxury and spaciousness.

SEA
DESIGN
EXPERIENCE

GANGWAYS ⚓ CRANES ⚓ HELM SEATS
LADDERS ⚓ TABLE BASES ⚓ TENDER LIFTS
ELECTRIC PRODUCTS ⚓ BESPOKE SOLUTIONS
WWW.BESENZONI.IT

SEE YOU
IN GENOA
19 - 24 September 2024
SALONE
NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com

LE IMPIALLACCIATURE, METICOLOSAMENTE SELEZIONATE, L'USO DI MARMO, LACCA ED EBANO, RIFLETTONO UN'INCESSANTE RICERCA DI RICCHEZZA E RAFFINATEZZA.

A RELENTLESS PURSUIT OF RICHNESS AND REFINEMENT IS REFLECTED IN THE CAREFULLY SELECTED VENEERS AND THE USE OF MARBLE, LACQUER AND EBONY.

fondamentale per la vita a bordo grazie a un bagno turco, una sauna con doccia, un'area bar e divani a L. Gulf Craft e Cristiano Gatto Design non hanno risparmiato sforzi per garantire che ogni dettaglio del *Majesty 160* esprimesse il massimo di ricchezza e raffinatezza.

The *Majesty 160* has been designed to meet the demands of the international cruising market while satisfying regional preferences with a meticulously engineered climate control system that ensures optimum comfort in every situation.

Solemar
Your Lifestyle
LUXURY, IDENTITY, ELEGANCE.
SE 33

VI ASPETTIAMO
A GENOVA
19 - 24 settembre 2024

SALONE NAUTICO
GENOA BOAT SHOW

salonenautico.com

SOLEMAR ITALIA SRL

info@solemaritalia.it | www.solemaritalia.it

Con il nuovo *Majesty 160*, realizzato dal cantiere emiratino Gulf Craft, Cristiano Gatto Design ha creato un progetto completo, curando sia le linee degli esterni, sia quelle degli interni. Partendo dai General Arrangement, questo yacht è stato progettato per offrire il massimo comfort e stabilire un profondo legame con la natura e un contatto diretto con l'acqua. In questo progetto si vede nitidamente tutta l'esperienza del designer-artista che applica la sua formazione classica al design. *"Ho immediatamente capito quanto in questo progetto la mia filosofia di design fosse compenetrata nell'arte, quella che vedevo nelle strade e nei vicoli e nelle botteghe di Venezia"*, racconta Cristiano Gatto, fondatore dell'omonimo Studio di Venezia. *"Quando ho cominciato a lavorare, mi sono reso conto di quanto l'arte, e la scultura in particolare, fossero per me l'ispirazione principale per realizzare i miei progetti concettuali, quelli che avevo nella mia mente, ma che dovevo essere capace di rendere realtà, senza mettere in difficoltà nessuno e facendo il modo che la mia idea arrivasse non solo guardando il foglio, ma anche nel momento della realizzazione. Faccio artigianato d'arte, è questa la base su cui lavoro quando progetto gli interni e gli esterni di una barca"*.

With the new *Majesty 160*, built by the Emirates shipyard Gulf Craft, Cristiano Gatto Design has created a complete project, taking care of both the exterior and interior lines. Starting from the general layout, this yacht has been designed to offer maximum comfort, a deep connection with nature, and direct contact with the water. In this project you can see all the experience of the designer-artist, who applies his classical training to design. *"I immediately realised how much my design philosophy in this project was inspired by the art I saw in Venice's streets, alleys and workshops"*, says Cristiano Gatto, founder of the eponymous studio in Venice. *"When I started working, I realised how much art, and sculpture in particular, was the main inspiration for me to realise my conceptual projects, the ones I had in my head, but which I had to be able to make a reality, without putting anyone at a disadvantage, and to make sure that my idea came not only from looking at a sheet of paper but also from the moment of realisation. I am a craftsman, and this is the basis on which I work when I design the interior and exterior of a boat"*.

The design and layout maximise the use of the gross tonnage, with every inch of space utilised to enhance the onboard experience. The atmosphere is one of lightness and refinement, with an abundance of space to enjoy the great outdoors. All spaces are luxurious and functional. The yacht offers a variety of environments for relaxation and entertainment while maintaining a perfect connection between interior and exterior. This project is particularly significant as the client, an experienced owner of Majesty Yachts, was looking for a larger vessel with more staterooms and an unparalleled level of luxury. The answer was to create spacious living areas and make the beach club a key part of on-board life with a Turkish bath, sauna with shower, bar area and L-shaped sofas. Gulf Craft and the Cristiano Gatto Design have spared no effort to ensure that every detail of the *Majesty 160* expresses the utmost in richness and refinement. ◣

La cabina armatoriale è caratterizzata da un'illuminazione innovativa accentuata dall'apertura dell'ampio balcone.

Innovative lighting, accentuated by the opening of the large balcony, is featured in the master stateroom.

Sciallino
30
LIBERI DI
NAVIGARE
IN OGNI MARE

MADE IN ITALY

WWW.SCIALLINO.NET

Gemy S40 S34 **S30** S25 S23 S19

Sostenibile e transatlantica
Sustainable and transatlantic

SUNREEF YACHTS HA SVILUPPATO
IL PROGETTO DI UN SUPER CATAMARANO
DI 40 METRI DI LUNGHEZZA ISPIRATO
DAL NAVIGATORE MIKE HORN
SUNREEF YACHTS HAS DEVELOPED A DESIGN
FOR A 40-METRE SUPER CATAMARAN
INSPIRED BY YACHTSMAN MIKE HORN

by Carlo Cattaneo

Il *40M Sunreef Explorer Eco,* è stato progettato per portare i suoi armatori lontano dalle solite rotte. Mike Horn, ambasciatore di Explorer e Sunreef, ha contribuito a ispirare il design del nuovo yacht. Francis Lapp, Ceo di Sunreef Yachts, ha raggiunto Horn in Groenlandia durante la sua spedizione in barca a vela *What's Left.* Lapp ha dichiarato: *"Esplorare la Groenlandia a vela con Mike è stata per me una profonda fonte di motivazione nel continuare ad agire per un futuro sostenibile nel settore della nautica da diporto".* Gli scafi, più sottili ed efficienti, consentono di impiegare molta meno energia per far navigare questo catamarano. Grazie a una struttura in composito ultraleggera e a un propulsore elettrico all'avanguardia, il *40M Sunreef Explorer Eco* può attraversare gli oceani. La struttura di pannelli solari, brevettata da Sunreef, che trasforma ogni superficie esterna dello scafo e della sovrastruttura dello yacht, consente di generare energia sufficiente per far funzionare tutti i sistemi di bordo, dall'aria condizionata, ai fabbricatori di ghiaccio, alla Jacuzzi e alle apparecchiature audiovisive. La vera novità è l'enorme piattaforma da bagno a poppa, che si trasforma in un beach club per rilassarsi, in un trampolino di lancio per gli sport acquatici o in un spazio per ospitare le attrezzature di immersione.
Il *40M Sunreef Explorer Eco* può accogliere a bordo 10 ospiti assistiti da sette membri dell'equipaggio.

The *40M Sunreef Explorer Eco* is designed to take its owners off the beaten track. Mike Horn, Explorer and Sunreef ambassador helped inspire the design of the new yacht. Francis Lapp, CEO of Sunreef Yachts, joined Horn in Greenland during his *What's Left* sailing expedition. Lapp said: *"Exploring Greenland under sail with Mike has been a profound source of motivation for me to continue working towards a sustainable future in the yachting industry".* The thinner, more efficient hulls mean that much less energy is required to sail this catamaran. Thanks to an ultra-light composite structure and a state-of-the-art electric propulsion system, the *40M Sunreef Explorer Eco* can cross oceans. Sunreef's patented solar panel structure, which transforms every external surface of the yacht's hull and superstructure, generates enough energy to power all onboard systems, from the air conditioning and icemakers to the Jacuzzi and audio-visual equipment. The real novelty is the huge aft bathing platform. It can be transformed into a beach club for relaxing, a springboard for water sports or a space to store diving equipment. The *40M Sunreef Explorer Eco* can accommodate 10 guests on board, supported by a crew of seven. ◣

Il ponte superiore è in gran parte dedicato alla suite dell'armatore, creando un'oasi appartata di tranquillità. Ci sono altre quattro ampie e luminose cabine per gli ospiti sul ponte principale.

A secluded oasis of tranquillity, the upper deck is largely devoted to the master suite. On the main deck there are four more spacious and bright guest cabins.

QUALITA' AUDIO SUPERIORE
FUSION
A Garmin Brand

Ottieni la migliore esperienza d'ascolto
grazie ai sistemi di intrattenimento Fusion.

CREDITS: ABSOLUTE NAVETTA 64 - PHOTOS BY ALBERTO COCCHI

© 2023 Garmin Ltd. or its subsidiaries.

1854-2024: DICIASSETTE DECADI A CAVALLO DI TRE SECOLI E DUE MILLENNI IN CUI IL MARCHIO DEL GABBIANO HA COSTRUITO LA SUA STORIA E LA SUA REPUTAZIONE SULLA SCIA DELLE COMPETENZE MATURATE NEI SETTORI MILITARE E YACHTING, DA SEMPRE ACCOMUNATI DA KNOW-HOW, CAPACITÀ INGEGNERISTICHE E COSTRUTTIVE, INNOVAZIONE, GENIO CREATIVO E RICERCA STILISTICA

1854-2024: SEVENTEEN DECADES, THREE CENTURIES AND TWO MILLENNIA, DURING WHICH THE *SEAGULL* BRAND HAS BUILT ITS HISTORY AND REPUTATION ON THE SKILLS IT HAS ACQUIRED IN THE MILITARY AND PLEASURE BOAT SECTORS, ALWAYS COMBINING KNOW-HOW, ENGINEERING AND CONSTRUCTION SKILLS, INNOVATION, CREATIVE GENIUS AND STYLISTIC RESEARCH

by Olimpia De Casa

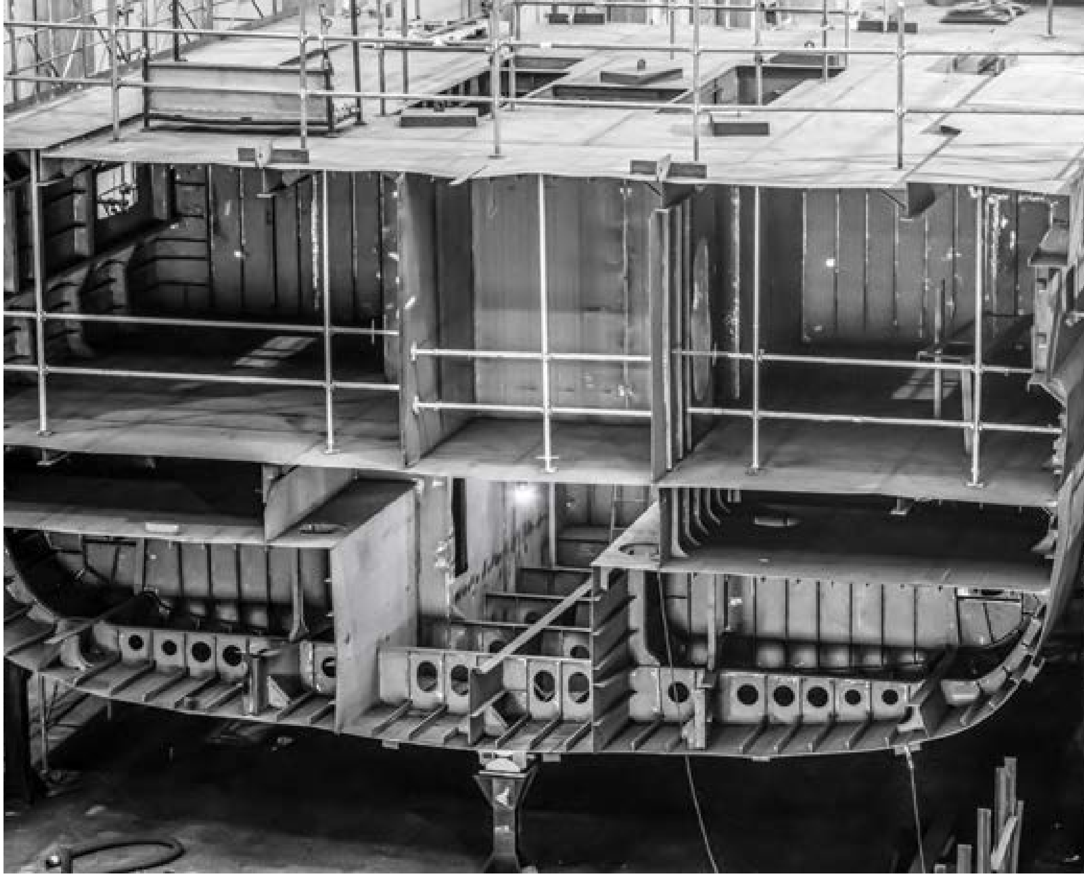
170 Una storia lunga anni

170 years of history

Il compleanno che ricorre nel 2024 è uno di quelli che vanno festeggiati con tutti i crismi: 170 candeline non sono uno scherzo né un traguardo scontato per nessuno. Il cantiere, dal 2012 di proprietà della Famiglia Gavio, uno dei gruppi industriali più solidi, attivo nei settori delle infrastrutture, trasporti, logistica e gestione di reti autostradali, nasce nel 1854 a Varazze quando Pietro Baglietto decide di iniziare a costruire piccoli scafi nel giardino di casa. Da lì alle prime unità da diporto il passo è breve, tanto che nel 1888 realizza un'imbarcazione addirittura per Papa Leone XIII. Il varo dei primi motoscafi avviene a inizio Novecento, seguito a ruota da alcuni importanti primati: nel 1906 mette in acqua *Giuseppina*, il più grande yacht da crociera (22,60 metri di lunghezza) con "motore ad esplosione" mai costruito in Italia, e nello stesso periodo costruisce il primo prototipo di aliscafo al mondo. Alla sua morte, i figli Bernardo e Giovanni Battista iniziano a collaborare con il governo italiano, producendo dirigibili e idrovolanti per l'Aeronautica Militare. Allo scoppio della Grande Guerra, Baglietto mette a punto per la Marina Italiana il più avanzato progetto di unità motosilurante. Con i MAS - acronimo di Motoscafo Anti Sommergibile - si inaugura una nuova generazione di imbarcazioni militari contraddistinte da elevata robustezza, ottima manovrabilità ed eccellente tenuta di mare, che in breve superano tutti i record di classe arrivando, nel 1936, ad infrangere la barriera dei 50 nodi. Baglietto riceve ordini per realizzare imbarcazioni per Vittorio Emanuele III (*ME 91* di 15 metri consegnato nel 1938) e Gabriele D'Annunzio, che nel 1932 diventa proprietario del 12 metri *Alcyone* e conia il celebre "Memento Audere Semper", motto che rappresenta la sua personale interpretazione della sigla MAS. La lunga collaborazione con la Regia Marina e poi con la Marina Militare Italiana, la Guardia di Finanza e le Capitanerie di Porto, che impongono capitolati estremamente complessi, consente a Baglietto di costruirsi una competenza e una cultura tecnologica d'avanguardia che mette immediatamente a profitto nel diporto. Nel dopoguerra, grazie anche all'ampliamento del cantiere, la produzione Baglietto è pronta a creare imbarcazioni a motore su larga scala. Il marchio del Gabbiano lancia tra il 1958 e il 1962 la serie in legno, con carene derivate dai leggendari MAS, dedicata alle isole mediterranee: *Elba* (11,50 metri), *Ischia* (16 metri), *Capri* (14 metri), *Minorca* (20 metri), *Maiorca* (22 metri). L'avvento del compensato marino, che sostituisce il fasciame con grandi tavole monolitiche, facili da tagliare, leggere e robuste, consente di applicare nuove tecniche di costruzione, utilizzate soprattutto per la realizzazione degli interni. Risale a questi anni la prima collaborazione con il designer Paolo Caliari, che interpreta il materiale introducendo uno stile spigoloso e angolare che permette di ottenere nuovi spazi e volumi per una maggiore abitabilità interna e più ampie superfici esterne. Nel 1962 lo stile Baglietto conquista un altro illustre armatore: Giovanni Agnelli. Per lui viene realizzato il 27,50 metri *GA 30* disegnato da Paolo Caliari e dotato di una carena derivata dal repertorio del cantiere militare inglese Vosper. Negli Anni Cinquanta e Sessanta, il marchio del Gabbiano riprende anche il filo di una tradizione agonistica ricca di vittorie con

Beniamino Gavio, Presidente di Baglietto, ha fortemente voluto che il cantiere tornasse ad essere il simbolo per eccellenza della nautica italiana, recuperando elementi e concetti della gloriosa tradizione, rivedendo le linee senza sconvolgerne la memoria.

Beniamino Gavio, Chairman of Baglietto, was determined that the shipyard should return to being the quintessential symbol of Italian yachting, reviving elements and concepts from its glorious tradition, while rethinking the lines without disrupting the memory of it.



BAGLIETTO CONTA 2 SEDI PRODUTTIVE, A LA SPEZIA (HEADQUARTER) E CARRARA (SEDE OPERATIVA). LA SEDE DI LA SPEZIA SI ESPANDE SU UNA SUPERFICIE DI CIRCA 35.000 M2.
BAGLIETTO HAS TWO PRODUCTION SITES, IN LA SPEZIA (HEADQUARTERS) AND CARRARA (OPERATIONAL HEADQUARTERS). THE LA SPEZIA PLANT COVERS AN AREA OF APPROXIMATELY 35,000 M^2.

CIMOLAI
BAGLIETTO

la costruzione di diversi 5,5 metri S.I. Alla fine degli Anni Settanta, con la morte di Vittorio Baglietto - *"il fondatore della nautica italiana"* come lo definisce il Time -, la famiglia Baglietto decide di ritirarsi. Gli Anni Ottanta coincidono con l'era dell'alluminio: la confidenza con il materiale della Famiglia Rodriquez, leader mondiale nella produzione di aliscafi e nuovo proprietario del cantiere dal 1983, apre la strada per una nuova sfida che Baglietto raccoglie con entusiasmo, forte anche dell'esperienza nell'utilizzo del materiale nelle costruzioni militari navali ed aeronautiche. Pioniere delle costruzioni in alluminio, Baglietto inizia a dedicarsi alla realizzazione di unità di grandi dimensioni. La prima è *Al Fahedi*, un 44,82 metri disegnato dall'architetto Giovanni Zuccon per l'emiro del Dubai con carena dell'ingegner Alcide Sculati, cui fa seguito, nel 1987, il 35 metri *Adler*, considerato il primo vero megayacht italiano. Disegnato da Alberto Mercati e spinto da propulsione a idrogetto, è in grado di raggiungere 36 nodi di velocità. Il capolavoro dell'epoca è il *Chato*, l'ultima realizzazione di Baglietto per il barone John von Neumann, estroso armatore americano che voleva la barca più veloce del Mediterraneo. Il cantiere gliela costruisce nel 1988: il 26 metri, che disloca 60 tonnellate, è inizialmente motorizzato con due Mtu da 2.610 cavalli, ma il barone non si accontenta e Baglietto accoppia ai due idrogetti KaMeWa i potentissimi Mtu da 3.480 cavalli. Alle prove in mare, la costruzione in alluminio, con due sole cabine e quasi 7.000 cavalli, raggiunge 62,5 nodi. Ha inizio l'epoca delle grandi esplorazioni stilistiche che, sotto la guida dell'imprenditore Giampiero Moretti, che rileva il cantiere da Rodriquez, si traducono, nel 1991 e 1993 rispettivamente, nel *Maffy Blue* e *Alba* firmati dall'architetto Cichero. Sono i modelli che segnano l'inizio del concetto di "serie" e stabiliscono nuovi standard per il segmento degli yacht plananti, grazie a linee esterne innovative e interni decisamente lussuosi. Risale a questi anni l'inizio della collaborazione con Francesco Paszkowski, che esordisce nel 1994 con *Opus*, primo open di 29 metri capace di navigare a 40 nodi. Nel 1999, con l'acquisizione dei Cantieri Ferrari di La Spezia, la capacità produttiva del marchio subisce un rinnovato impulso. Dopo il brillante esordio di *Opus*, Francesco Paszkowski diventa il protagonista assoluto della felice stagione di inizio terzo millennio che, con la Famiglia Orsi al timone, divenuta nel frattempo proprietaria del cantiere, durerà ininterrotta per otto anni. Nel 2000, il designer fiorentino firma il 30 metri *Charly Boy*, destinato a segnare la direzione degli anni immediatamente successivi. Nel 2001 viene infatti presentata *Thunderball*, prima serie di "Fast Yachts" da 34 metri. Tre anni più tardi Tommaso Spadolini progetta due unità molto originali: *RC*, 41 metri per lo stilista Roberto Cavalli, e *Nina J*, evoluzione allungata a 42 metri vincitrice, nel 2005, del premio Compasso d'Oro. Nello stesso anno Baglietto cambia nuovamente proprietà, con l'acquisizione da parte di Camuzzi Group. Sempre pilotati con stile inconfondibile da Francesco Paszkowski, i progetti di Baglietto si concretizzano nelle tre tipologie di plananti da 34 metri, come *B 17*, *Bolaro* e *Apache II*, di open come *Pure Insanity*, sempre di 34 metri, e di dislocanti come *Annamia* e *Ancora* di 43 metri, *Gitana* e *Baraka* di 53 metri e l'originale *Natori* di 42 metri con interni di Bannenberg & Rowell Design, ispirato alla tipologia in ascesa degli explorer. Forte di questi successi, il matrimonio tra Baglietto e Paszkowski si consolida in un'alchimia perfetta che prelude alla contemporaneità e ai nuovi progetti di rilancio del marchio del Gabbiano ad opera del Gruppo Gavio, proprietario di Baglietto da 12 anni. La strategia di crescita e sviluppo di Baglietto oggi si realizza attraverso quattro linee di prodotto (TLine, Fast, DOM e XO), cui si aggiunge la parte del "su misura" totalmente personalizzato e, extra diporto, quella dedicata alla costruzione di unità militari a marchio Baglietto Navy. Con 105 dipendenti e un indotto medio giornaliero di 600 persone, nei due stabilimenti di La Spezia e Carrara, il cantiere costruisce una media di 6/7 imbarcazioni all'anno. Alle due sedi italiane si affiancano la filiale Baglietto Americas di Fort Lauderdale, in Florida, nata per presidiare uno dei mercati strategici dell'Azienda, quella recentemente aperta in Australia, oltre a tre nuove rappresentanze in Brasile, Repubblica Dominicana e Singapore. Costantemente orientato a una produzione quanto più possibile rispettosa dell'ambiente, Baglietto rinnova il suo impegno tanto nell'innovazione di prodotto quanto nella ricerca di soluzioni tecnologiche avanzate e compatibili con l'ecosistema. È in questo contesto che nasce il progetto *BZero*, sistema che prevede l'implementazione di un modulo di produzione di idrogeno che, a partire dall'acqua di mare filtrata e deionizzata, produce idrogeno green attraverso elettrolizzatori alimentati da fonti rinnovabili. Il primo prototipo di una stazione per la produzione dell'idrogeno verrà impiegato per soddisfare una parte della necessità energetica del cantiere per poi essere implementato a bordo delle imbarcazioni Baglietto a partire dal 2026. Già dal MY *Vanadis*, primo yacht italiano ad aver conseguito la certificazione "Hybrid Power" dal Lloyd's Register. A tenere alti, con fierezza, il nome e il valore del brand depositario di 170 anni di storia della nautica italiana, c'è Diego Michele Deprati, uomo di polso, e di mare, che ha saputo impostare la rotta credendo nella forza della squadra, delle persone e delle giovani generazioni.

LA STORIA DI BAGLIETTO RACCONTA 170 ANNI D'ITALIA PASSANDO ATTRAVERSO GUERRE, IL BOOM ECONOMICO, CRISI E GRANDI SUCCESSI INTERNAZIONALI, PROPONENDO SEMPRE IMBARCAZIONI CARATTERIZZATE DA INNOVAZIONE TECNICA, STILE E MASSIMA QUALITÀ PROGETTUALE E COSTRUTTIVA.
BAGLIETTO'S HISTORY TELLS THE STORY OF 170 YEARS IN ITALY, THROUGH WARS, ECONOMIC BOOM, CRISES AND GREAT INTERNATIONAL SUCCESS, ALWAYS OFFERING BOATS CHARACTERISED BY TECHNICAL INNOVATION, STYLE, TOP DESIGN AND BUILD QUALITY.

A quando risale l'incontro con Baglietto? *Era il 2011. In quel periodo terminava per me un ciclo professionale presso un altro cantiere (Mondomarine, ndr) in cui ho lavorato per circa vent'anni.*

Che ricordi ha di quel primo periodo? *La partenza non fu facile perché il cantiere*

Asso RB.

Alagi.

Ischia, 1959

Alcyone.

A metà dell'Ottocento Pietro Baglietto avvia la sua attività a Varazze costruendo piccoli scafi di gozzi e dinghy. Nel 1888 realizza la barca per Papa Leone XIII. Nel 1891 il famoso yacht *"Miss Mary"*. All'inizio del Novecento inizia a costruire i primi motoscafi, allora chiamati "canotti automobile". Nel 1906 vara il più grande yacht a motore italiano dell'epoca, il *"Giuseppina"* di 22,60 m. Durante la Prima Guerra Mondiale Baglietto mette a punto i MAS (Motoscafo Anti Sommergibile), mezzi d'assalto per la Marina Italiana che nel 1936 infrangono la barriera dei 50 nodi di velocità. La serie dedicata alle isole mediterranee (*Elba, Ischia, Capri, Maiorca* e *Minorca*) e quella metrica (18M, 16,50M e 20M) rappresentano una parte significativa della storia nautica italiana.

In the middle of the nineteenth century, Pietro Baglietto started his business in Varazze, building small gozzo and dinghy hulls. In 1888 he built the boat for Pope Leo XIII, followed by the famous yacht Miss Mary *in 1891. At the beginning of the twentieth century, he began to build the first motorboats, then known as "automobile dinghies". In 1906 he launched the largest Italian motor yacht of the time, the 22.6m* Giuseppina*. During the First World War, Baglietto developed the MAS (Motoscafo Anti Sommergibile) assault craft for the Italian Navy, which broke the 50-knot speed barrier in 1936. The series dedicated to the Mediterranean islands (*Elba, Ischia, Capri, Maiorca *and* Minorca*) and the metric series (18M, 16.50M and 20M) represent an important chapter in Italian naval history.*

Elba.

Hydrofoil.

Minorca.

Algaiola.

Ischia Super, 1962.

Opus.

era depauperato sia nelle infrastrutture, sia nelle risorse umane. Era necessario rimboccarsi le maniche e ripartire veramente da zero, ricostruire la squadra e rimettere in piedi sede e impianti, un impegno equiparabile a quello di una start-up. Oggi posso affermare con soddisfazione che Baglietto può contare su una squadra forte che ci permette di affrontare il futuro con concretezza e lungimiranza.

Per quali doti manageriali le piace, o le piacerebbe, essere apprezzato e ricordato? *La carriera, i risultati economici, i successi sono importanti, ma il nostro valore è insito soprattutto in quello che lasceremo e in quello che avremo fatto per far crescere le persone attorno a noi.*

Direttore Sviluppo Tecnico di Baglietto, Guido Penco è la persona che da più tempo è in cantiere. La sua conoscenza del marchio, della produzione e delle maestranze è un contributo prezioso di ricordi e punti fermi che fotografa in presa diretta i valori della storia e della memoria. *"Sono entrato in Baglietto a fine 1999"*, racconta l'ingegner Penco. *"Era l'epoca in cui, accanto alla consolidata linea di yacht in alluminio veloci, il cantiere iniziava ad affrontare la costruzione di dislocanti in acciaio oltre i 45 metri. A quel tempo, la struttura di Varazze non era adatta a questo tipo di realizzazioni, più pesanti e più grandi. Fu così che Baglietto individuò a La Spezia un sito produttivo adeguato nel Cantiere Navale Ferrari in liquidazione".*

Cosa significa per il Cantiere investire in sviluppo sostenibile? *L'attività di R&S non può più, ormai, prescindere dal capitolo sostenibilità. I nostri sforzi sono sempre stati orientati alla riduzione dei consumi a 360° - dal progetto di carena alla selezione mirata di vernici antivegetative, impianti di illuminazione e condizionamento - e allo studio di sistemi di produzione energia alternativi ai motori a combustione interna.*

L'UNITÀ OPERATIVA DI CARRARA CONTA 2 AREE DI 5.000 M² CIASCUNA DESTINATE UNA ALLA COSTRUZIONE DELLE IMBARCAZIONI MILITARI, L'ALTRA, CON 4 NUOVI CAPANNONI, ALLA COSTRUZIONE DI YACHT FINO A 50 METRI.
THE CARRARA PLANT HAS TWO AREAS OF 5,000 M² EACH, ONE FOR THE CONSTRUCTION OF MILITARY VESSELS AND THE OTHER, WITH FOUR NEW HALLS, FOR THE CONSTRUCTION OF YACHTS UP TO 50 METRES.

The 2024 anniversary should be celebrated in full: 170 candles is not something to be taken for granted or snubbed. The shipyard, owned since 2012 by the Gavio family, one of the most solid industrial groups in the infrastructure, transport, logistics and motorway management sectors, was founded in Varazze in 1854 when Pietro Baglietto decided to start building small boats in his shipyard. From there it was only a short step to the first pleasure boats, so much so that in 1888 he built one for Pope Leo XIII. The first motorboats were launched in the early twentieth century, followed closely by several important firsts: in 1906 he launched *Giuseppina*, the largest cruising yacht (22.6 metres long) with an "internal combustion engine" that had ever been built in Italy, while during the same period he built the world's first hydrofoil prototype. After his death, his sons Bernardo and Giovanni Battista began working for the Italian government, building airships and seaplanes for the Italian Air Force.

At the outbreak of the First World War, Baglietto developed the most advanced torpedo boat design for the Italian Navy. The MAS - an acronym for Motoscafo Anti Sommergibile (anti-submarine)- ushered in a new generation of military vessels, renowned for their robustness,

Enterprise photo by Paradisi.

«Oggi posso affermare con soddisfazione che Baglietto può contare su una squadra forte che ci permette di affrontare il futuro con concretezza e lungimiranza».

«Today I'm happy to say that Baglietto can count on a strong team that will allow us to face the future with substance and foresight».

Diego Michele Deprati

«Oltre ai progetti di gamma che proponiamo siamo felici di poter mantenere anche la capacità di rispondere alle richieste di unicità dei nostri clienti con la produzione totalmente custom, segno della grande flessibilità del cantiere e della sua propensione a rispondere a qualunque richiesta».

«In addition to our standard designs, we are happy to respond to our customers' requests for unique designs with fully customised production, a sign of the shipyard's great flexibility and willingness to respond to any request».

Fabio Ermetto

«L'attività di R&S non può più prescindere dal capitolo sostenibilità. I nostri sforzi sono sempre stati orientati alla riduzione dei consumi a 360°, dal progetto di carena alla selezione mirata di vernici antivegetative, impianti di illuminazione e condizionamento e allo studio di sistemi di produzione energia alternativi ai motori a combustione interna».

«R&D can no longer ignore the issue of sustainability. Our efforts have always been focused on reducing fuel consumption in all areas - from hull design to the choice of antifouling paints, lighting and air-conditioning systems - and on researching alternatives to the internal combustion engine».

Guido Penco

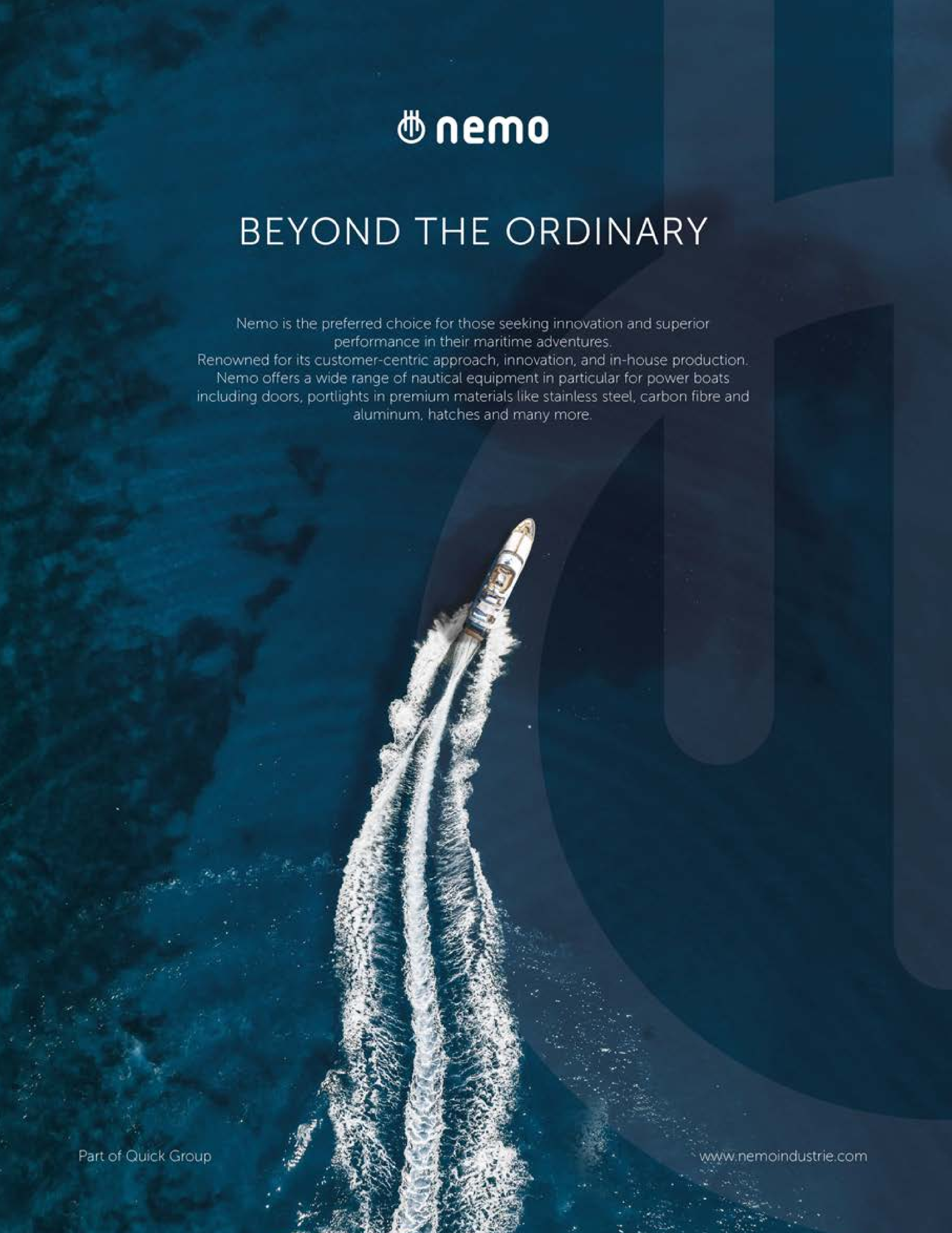
Pachamama.

Francesco Paszkowski.

IL CANTIERE BAGLIETTO È SPECIALIZZATO NELLA COSTRUZIONE DI NUOVE IMBARCAZIONI PLANANTI IN ALLUMINIO DA 38 A 50 METRI E MEGAYACHT DISLOCANTI E SEMIDISLOCANTI DAI 40 METRI IN ACCIAIO E ALLUMINIO.
CANTIERE BAGLIETTO SPECIALISES IN THE CONSTRUCTION OF NEW ALUMINIUM PLANING YACHTS FROM 38 TO 50 METRES AND DISPLACEMENT AND SEMI-DISPLACEMENT MEGA-YACHTS FROM 40 METRES IN STEEL AND ALUMINIUM.

excellent manoeuvrability and seaworthiness, which soon broke all class records, breaking the 50-knot barrier in 1936. Baglietto received orders to build boats for Vittorio Emanuele III (the 15-metre *ME 91*, delivered in 1938) and for Gabriele D'Annunzio, who became the owner of the 12-metre *Alcyone* in 1932 and coined the famous motto "Memento Audere Semper", his interpretation of the acronym MAS. The long collaboration with the Royal Navy and then with the Italian Navy, the Finance Police and the Harbour Offices, which impose extremely complex specifications, enabled Baglietto to develop cutting-edge expertise and technological knowledge that it immediately put to good use in yachting. In the postwar period, thanks partly to the expansion of the shipyard, Baglietto was ready to produce motor yachts on a large scale. Between 1958 and 1962 the *Seagull* brand launched the wooden series, with hulls derived from the legendary MAS, dedicated to the Mediterranean islands: *Elba* (11.5 metres), *Ischia* (16 metres), *Capri* (14 metres), *Minorca* (20 metres), *Maiorca* (22 metres). The advent of marine plywood made it possible to apply new construction techniques, mainly for interior design, replacing planking with large monolithic panels that were easy to cut, light and strong. This was the period of the first collaboration with the designer Paolo Caliari, who interpreted the material by introducing an angular style that created new spaces and volumes for more spacious interiors and larger outdoor areas. In 1962 the Baglietto style won another illustrious owner: Giovanni Agnelli. The 27.5-metre *GA 30* designed by Paolo Caliari was built for him, with a hull derived from the repertoire of the British military shipyard Vosper. In the 1950s and 1960s, the *Seagull* brand also took up the thread of a racing tradition rich in victories with the construction of several international 5.5-metre yachts. At the end of the seventies, with the death of Vittorio Baglietto, defined by Time magazine as *"the founder of Italian yachting"*, the Baglietto family decided to retire. The eighties coincided with the aluminium era. The Rodriquez family, world leaders in the production of hydrofoils and the new owner of the shipyard since 1983, was very familiar with this material, paving the way for a new challenge that Baglietto took up with enthusiasm, thanks to its experience in the use of this material in military naval and aeronautical construction. A pioneer in aluminium construction, Baglietto began to focus on the construction of large vessels. The first was *Al Fahedi*, a 44.82-metre boat designed by architect Giovanni Zuccon for the Emir of Dubai with a hull by engineer Alcide Sculati, followed in 1987 by the 35-metre *Adler*, considered the first true Italian megayacht. Designed by Alberto Mercati and powered by waterjet propulsion, it was capable of reaching a speed of 36 knots. The masterpiece of the period was the *Chato*, Baglietto's last creation for Baron John von Neumann, a

DOM 115.



nemo

BEYOND THE ORDINARY

Nemo is the preferred choice for those seeking innovation and superior performance in their maritime adventures.
Renowned for its customer-centric approach, innovation, and in-house production.
Nemo offers a wide range of nautical equipment in particular for power boats including doors, portlights in premium materials like stainless steel, carbon fibre and aluminum, hatches and many more.

Part of Quick Group

www.nemoindustrie.com

X50.

È IN ATTO UN PROGETTO DI RINNOVAMENTO DELL'INTERO IMPIANTO PRODUTTIVO CON 3 NUOVI CAPANNONI PER IMBARCAZIONI FINO A 65 METRI E BANCHINE ATTREZZATE PER OSPITARE NAVI FINO A 70 METRI.
A RENOVATION PROJECT IS UNDERWAY FOR THE ENTIRE PRODUCTION PLANT WITH 3 NEW SHEDS FOR BOATS UP TO 65 METERS AND DOCKS EQUIPPED TO ACCOMMODATE SHIPS UP TO 70 METERS.

whimsical American shipowner who wanted the fastest boat in the Mediterranean. The shipyard built it for him in 1988: the 26-metre yacht, with a displacement of 60 tonnes, was initially powered by two 2,610 horsepower MTUs, but the baron was not satisfied and Baglietto coupled the two KaMeWa waterjets with the very powerful 3,480 horsepower MTUs. During sea trials, the aluminium construction, with only two cabins and almost 7,000 horsepower, reached 62.5 knots. This marked the start of the era of great stylistic explorations which, under the guidance of entrepreneur Giampiero Moretti, who took over the yard from the Rodriquez, resulted in the *Maffy Blue* and *Alba* designed by architect Cichero in 1991 and 1993 respectively. These models marked the beginning of the "series" concept, setting new standards in the design yacht segment with innovative exterior lines and decidedly luxurious interiors. The collaboration with Francesco Paszkowski dates back to this period, with the debut in 1994 of *Opus*, the first 29-metre open yacht capable of sailing at 40 knots. In 1999, the acquisition of Cantieri Ferrari in La Spezia gave a new boost to the brand's production capacity. After the brilliant debut of the *Opus*, Francesco Paszkowski became the undisputed protagonist of the golden age at the beginning of the third millennium, which lasted for eight years under the direction of the Orsi family, who now owned the shipyard. In 2000, the Florentine designer designed the 30-metre *Charly Boy,* which was to set trends in the years to come. In 2001, *Thunderball,* the first series of 34-metre "fast yachts", was presented. Three years later, Tommaso Spadolini designed two highly original units: *RC*, a 41-metre for the fashion designer Roberto Cavalli, and *Nina J*, a longer 42-metre evolution that won the *Compasso d'Oro* in 2005. In the same year, Baglietto changed hands again when it was acquired by the Camuzzi Group. Always with the unmistakable style of Francesco Paszkowski, Baglietto's projects have taken the form of three 34-metre yacht designs as *B 17, Bolaro* and *Apache II*, open yachts such as *Pure Insanity*,

Fast50.

GARMIN
YEAH, FEELS LIKE THAT.

Seakeeper eliminates up to 95% of roll to keep your boat stable in virtually any seas.

Scan to find
stabilization for boats
23-200+ ft. (7-60 m)

SEAKEEPER

also 34 metres, and displacement yachts such as *Annamia* and *Ancora* (43 metres), *Gitana* and *Baraka* (53 metres) and the original 42-metre *Natori*, with interiors by Bannenberg & Rowell Design, inspired by the ascending explorer type. On the strength of these successes, the marriage between Baglietto and Paszkowski was consolidated in a perfect alchemy that heralded the contemporary and new projects for the relaunch of the Seagull brand by the Gavio Group, which has owned Baglietto for twelve years. Today, Baglietto's growth and development strategy is implemented through four product lines (TLine, Fast, DOM and XO), as well as the fully customised "made-to-measure" segment and, outside the yachting sector, the segment dedicated to the construction of military units under the Baglietto Navy brand. With 105 direct employees and an average daily satellite workforce of 600, the shipyard builds an average of six to seven yachts per year at its two shipyards in La Spezia and Carrara. The two Italian subsidiaries are flanked by the Baglietto Americas subsidiary in Fort Lauderdale, Florida, set up to manage one of the company's strategic markets, and the recently opened subsidiary in Australia, as well as three new subsidiaries in Brazil, the Dominican Republic and Singapore. Baglietto continues to be committed to product innovation and the search for advanced technological solutions that respect the environment. This is the context in which the *BZero* project was developed. It is a system that involves the implementation of a hydrogen production module that, starting from filtered and deionised seawater, produces green hydrogen through electrolysers powered by renewable sources. The first prototype of the hydrogen station will be used to cover part of the shipyard's energy needs and will then be installed on board Baglietto yachts from 2026, starting with the MY *Vanadis*, the first Italian yacht to be certified "Hybrid Power" by Lloyd's Register. The proud guardian of the name and prestige of the brand that represents 170 years of Italian nautical history is Diego Michele Deprati, a resolute man of the sea who has set the course by believing in the strength of the team, the people and the younger generation.

When did you meet Baglietto? *It was in 2011. It was the end of a professional cycle for me at another shipyard (Mondomarine, ed.) where I had worked for about twenty years.*

What do you remember about those early days? *It wasn't easy in the beginning because the yard lacked both infrastructure and human resources. We had to roll up our sleeves and start from scratch, rebuild the team and get the site and facilities back on track, a feat comparable to that of a start-up. Today, I'm happy to say that Baglietto has a strong team in place, allowing us to face the future with substance and vision.*

What leadership skills do you like, or would you like, to be appreciated and remembered for? *Career, financial results and achievements are important, but our value lies primarily in what we leave behind and what we have done to help the people around us grow.*

Baglietto's Technical Development Manager, Guido Penco, is the person who has been at the yard the longest. His knowledge of the brand, production and workforce is a valuable contribution to memories and milestones, providing a snapshot of history and memory. *"I joined Baglietto at the end of 1999"*, says Penco. *"It was the time when the shipyard was starting to build steel displacement yachts over 45 metres in length, in addition to its well-established range of fast aluminium yachts. At the time, the Varazze facility was not suitable for this type of heavier and larger production. Baglietto therefore found a suitable production site in La Spezia at the Cantiere Navale Ferrari in liquidation".*

What does investing in sustainable development mean for the yard? *R&D activities can no longer ignore the issue of sustainability. Our efforts have always been aimed at reducing consumption in all areas, from the design of the hull to the choice of antifouling paints, lighting and air-conditioning systems, as well as research into alternatives to combustion engines.* ◣

> LE ATTIVITÀ DEL CANTIERE DI CARRARA PREVEDONO UNO SVILUPPO IMPORTANTE SIA NELLE NUOVE COSTRUZIONI, SIA NELL'AMBITO DELLA COSTRUZIONE DI IMBARCAZIONI MILITARI CON IL MARCHIO DI BAGLIETTO NAVY OLTRE CHE L'AVVIO DELLA LINEA ITALIANA DI BERTRAM CON IMBARCAZIONI DA 35' E 39' IN COSTRUZIONE.
> THE CARRARA SHIPYARD'S ACTIVITIES ARE SET TO DEVELOP SIGNIFICANTLY, BOTH IN TERMS OF NEWBUILDINGS AND THE CONSTRUCTION OF MILITARY VESSELS UNDER THE BAGLIETTO NAVY BRAND. THE SHIPYARD WILL ALSO LAUNCH THE ITALIAN BERTRAM LINE, WITH 35' AND 39' BOATS CURRENTLY UNDER CONSTRUCTION.

T60 Hybrid.

GET ONBOARD WITH
OFF THE CHART COLOR
AkzoNobel
AWLGRIP®
FOR PROFESSIONAL USE ONLY
AWLCRAFT 3000
TOPCOAT BASE
ONE U.S. GALLON (3.785 Lℯ)
www.awlgrip.com

Everything you love about Awlcraft 2000, including tried and trusted application characteristics and repairability, but now enhanced with our next generation color platform. Awlcraft 3000 gives you deeper, more vibrant colors and a long lasting, high gloss finish to turn heads.

GET ONBOARD WITH AWLCRAFT 3000

AWLGRIP®

awlgrip.com

AkzoNobel

® Registered trademark of AkzoNobel in one or more countries.

Sublimare i sogni

Elevation of dreams

LA FILOSOFIA DI FRANÇOIS ZURETTI SI BASA SUL DIALOGO CHE SI CREA TRA ARMATORE, CANTIERE COSTRUTTORE E PROGETTISTA. È LA CHIAVE CHE CONSENTE DI PROPORRE SOLUZIONI IN GRADO DI SUBLIMARE I SOGNI E LE ASPIRAZIONI DI OGNI COMMITTENTE

FRANÇOIS ZURETTI'S PHILOSOPHY IS BASED ON A DIALOGUE BETWEEN THE OWNER, THE NAVAL ARCHITECT AND THE DESIGNER. IT IS THE KEY TO PROPOSING SOLUTIONS THAT SUBLIMATE THE DREAMS AND ASPIRATIONS OF EACH CLIENT

by Francesco Michienzi

François Zuretti è un uomo di profonda cultura e di grande umanità. Il suo lavoro di progettista lo ha portato a disegnare alcune delle barche più belle della storia della nautica da diporto. Fine pensatore, ha sempre avuta chiara una visione di eccellenza per il prodotto, sottolineata dall'estrema cura dei dettagli apparentemente più insignificanti. Possiamo definirlo come una vera archistar nel mondo dei superyacht.

Inizia la sua carriera di designer a metà degli Anni '70 da Triad Condas, azienda parigina specializzata nella progettazione di interni di palazzi mediorientali, che lo porta a lavorare per il re del Marocco. Ha aperto il proprio studio nel 1987, prima a Ginevra per poi trasferirsi a Nizza per essere più vicino ai suoi clienti della Costa Azzurra e per sottolineare la sua identità decisamente francese. Zuretti lavora per i più importanti cantieri del mondo, tra questi Benetti, Lürssen, Feadship, Oceanco, Amels e molti altri. Il primo progetto di interni è stato quello di *Eco*, gigayacht a motore di 75 metri disegnato da Martin Francis e consegnato da Blohm + Voss nel 1991. Da sottolineare l'intensa collaborazione con Benetti, iniziata con *Ambrosia*, il primo superyacht diesel-elettrico di 65 metri varato nel 2006. I sontuosi interni Art Déco per quell'epoca erano considerati il massimo del lusso per l'uso di materiali rari e costosi e per la squisita fattura. Sempre per Benetti ha recentemente disegnato gli interni del gigayacht di 85 metri di lunghezza *Life*.

François Zuretti, c'è una corrente di pensiero comune che influenza i progettisti di barche? *Sì, ci sono diverse tendenze di pensiero e principi comuni che influenzano i progettisti di imbarcazioni di diversi tipi. Eccone alcune.*
Sostenibilità: c'è una crescente attenzione per la nautica ecologica e sostenibile. Questo include l'utilizzo di fonti di energia rinnovabili, design efficienti dello scafo e sistemi avanzati di gestione dei rifiuti.
Benessere e comfort: i progetti di imbarcazioni hanno incorporato un maggior numero di caratteristiche di benessere, come palestre a bordo, strutture termali e spazi per il relax. L'accento è posto sull'offerta di un'esperienza di lusso olistica.
Integrazione tecnologica: gli yacht stanno diventando sempre più tecnologicamente

My Passing Shot 112 Meters.

L'APPROCCIO AL PROGETTO DI UN NUOVO YACHT È UNA MISCELA DI CREATIVITÀ ARTISTICA, COMPETENZA TECNICA, COLLABORAZIONE E ATTENTA PIANIFICAZIONE.

THE APPROACH TO DESIGNING A NEW YACHT IS TO COMBINE ARTISTIC CREATIVITY, TECHNICAL EXPERTISE, COLLABORATION AND CAREFUL PLANNING.

avanzati, con sistemi intelligenti integrati che controllano l'illuminazione, l'intrattenimento, il clima e la sicurezza. Anche Internet e la connettività ad alta velocità sono una priorità.

Expedition yacht: è in aumento la domanda di yacht in grado di esplorare destinazioni remote e avventurose. Queste imbarcazioni sono progettate per affrontare diverse condizioni meteorologiche e sono dotate di funzioni di navigazione e sicurezza avanzate.

Spazi aperti e all'aperto: il design degli yacht massimizza gli spazi esterni con ampi ponti, aree per prendere il sole e spazi per mangiare all'aperto. Queste aree spesso incorporano elementi di design innovativi sia per l'estetica sia per la funzionalità.

Nell'approccio a un nuovo progetto, qual è il punto di partenza? *L'approccio al progetto di un nuovo yacht è una miscela di creatività artistica, competenza tecnica, collaborazione e attenta pianificazione. Ogni progetto di yacht è unico, influenzato dalla visione del cliente, dall'esperienza del team di progettazione e dalle ultime tendenze e tecnologie dell'industria nautica.*

Come gestisce i rapporti con i cantieri committenti e con gli armatori?
I progettisti di yacht di successo sono abili non solo nella progettazione creativa, ma anche nelle capacità interpersonali, di negoziazione e di risoluzione dei problemi. Riescono a gestire la complessità delle relazioni e dei compromessi, cercando di creare uno yacht che soddisfi le aspirazioni del cliente e funzioni in modo ottimale nell'ambiente marittimo.

Lei ha disegnato barche di tutti i tipi, ce n'è una a cui è particolarmente

> *NEL MONDO DELLA NAUTICA DA DIPORTO È FONDAMENTALE TENERE SEMPRE PRESENTE IL NOSTRO PROFONDO LEGAME CON IL MARE.*
> *IN THE WORLD OF YACHTING, IT IS ESSENTIAL THAT WE ALWAYS KEEP IN MIND THE DEEP CONNECTION WE HAVE WITH THE SEA.*

ANTARCTICA

Project Antartica 94 Meters.

legato? *Ogni barca che progettiamo porta con sé una serie di sfide ed emozioni uniche, ma quella che ci entusiasma di più è la prossima all'orizzonte. Rappresenta una nuova sfida, una nuova avventura, in cui abbiamo l'opportunità di innovare e spingerci oltre i confini del design. Pur avendo a cuore le nostre creazioni passate, l'attesa e l'eccitazione per ciò che verrà ci spingono ad andare avanti, rendendo la prossima barca quella di cui siamo più orgogliosi.*

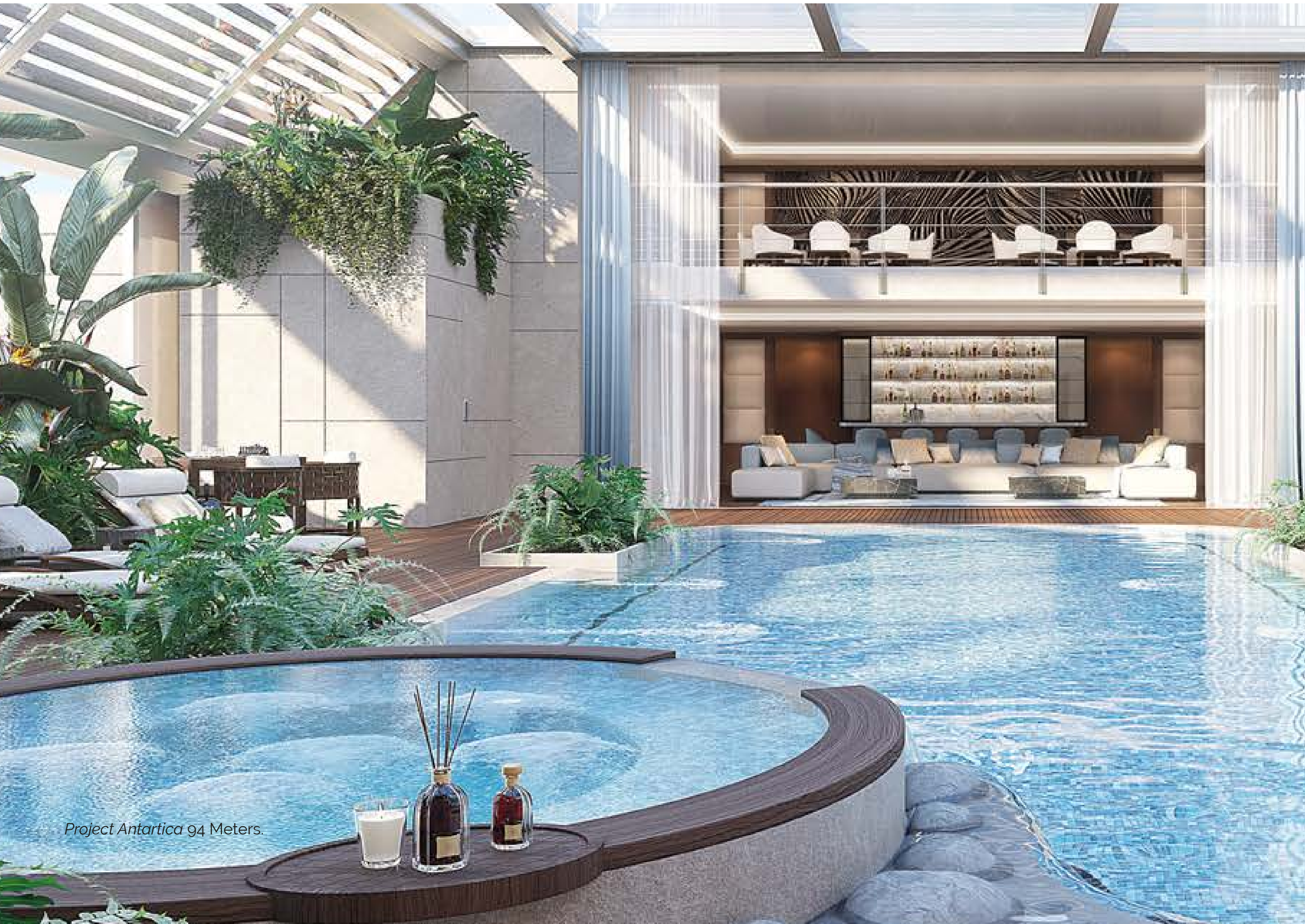
I nuovi materiali come hanno condizionato o facilitato il suo lavoro? *L'integrazione di questi nuovi materiali nel design degli yacht richiede un equilibrio tra estetica, prestazioni e praticità. I progettisti devono considerare fattori quali il costo, la disponibilità, i processi di produzione e le esigenze specifiche dell'utilizzo previsto per lo yacht. Con la continua evoluzione della tecnologia e della scienza dei materiali, i progettisti di yacht avranno a disposizione ancora più strumenti per creare imbarcazioni che si spingono oltre i confini dell'innovazione e del lusso.*

Nella scelta di uno yacht quanto conta il design? *L'importanza del design nella scelta di uno yacht varia da individuo a individuo. Mentre alcuni possono dare priorità alle prestazioni o a caratteristiche specifiche, molti acquirenti di yacht cercano una miscela armoniosa di design, funzionalità e prestazioni per creare un'esperienza di navigazione indimenticabile e appagante.*

Come immagina la barca tra dieci anni? *Sebbene non sia in grado di prevedere il futuro, posso certamente ipotizzare le tendenze e gli sviluppi che potrebbero influenzare l'approccio dell'industria nautica alla sostenibilità e alla conservazione degli oceani nel prossimo decennio.*

Ha sempre l'entusiasmo e la curiosità per il suo lavoro rispetto agli inizi della carriera? *L'età non è un fattore limitante quando si tratta di partecipare a progetti significativi. L'esperienza, le conoscenze e la dedizione possono apportare prospettive e intuizioni preziose al progetto. Che ci si trovi coinvolti fin dall'inizio o in una fase successiva, il proprio contributo può avere un impatto significativo.*

I PROGETTISTI DEVONO CONSIDERARE FATTORI QUALI IL COSTO, LA DISPONIBILITÀ, I PROCESSI DI PRODUZIONE E LE ESIGENZE SPECIFICHE DELL'UTILIZZO PREVISTO PER LO YACHT.
DESIGNERS HAVE TO TAKE INTO ACCOUNT FACTORS SUCH AS COST, AVAILABILITY, PRODUCTION PROCESSES AND THE SPECIFIC REQUIREMENTS OF THE INTENDED USE OF THE YACHT.



Project Antartica 94 Meters.

C'è qualcosa che le piacerebbe fosse differente nel mondo nautico?
Nel mondo della nautica da diporto è fondamentale tenere sempre presente il nostro profondo legame con il mare. A volte, tra i progressi tecnologici e le tendenze del settore, questo legame essenziale può essere trascurato. Ricordare che ogni aspetto della nostra passione per la nautica è intimamente legato all'oceano può aiutarci a riorientare le nostre priorità. Evidenziando questo legame fondamentale, possiamo ispirare un maggiore rispetto per l'ambiente marino e incoraggiare pratiche di navigazione più consapevoli.

François Zuretti is a man of deep culture and great humanity. His work as a designer has led him to create some of the most beautiful boats in the history of yachting. A fine thinker, he has always had a clear vision of excellence for the product, underlined by extreme attention to the seemingly most insignificant details. We can define him as a true arch-star in the world of superyachts. He began his career as a designer in the mid-1970s with Triad Condas, a Parisian firm specialising in the interior design of palaces in the Middle East, which led him to work for the King of Morocco. He opened his own studio in 1987, first in Geneva and then in Nice, to be closer to his clients on the French Riviera and to emphasise his distinctly French identity. Zuretti works for the most important shipyards in the world, including Benetti, Lürssen, Feadship, Oceanco, Amels and many others. The first interior design was *Eco*, a 75-metre motor gigayacht designed by Martin Francis and delivered by Blohm + Voss in 1991. Of particular note is the intensive collaboration with Benetti, which began with *Ambrosia*, the first 65-metre diesel-electric superyacht,

Benetti *Life 85M.*

launched in 2006. The sumptuous Art Deco interiors were considered the height of luxury at the time, due to the use of rare and expensive materials and exquisite workmanship. Also for Benetti, he recently designed the interior of the 85-metre gigayacht *Life*.

François Zuretti, is there a general school of thought that has an influence on boat designers? *Yes, some common lines of thought and principles influence the boat designers of the different types of yachts. Here are some key trends of thought that influence boat designers.*

È in aumento la domanda di yacht in grado di esplorare destinazioni remote e avventurose. Queste imbarcazioni sono progettate per affrontare diverse condizioni meteorologiche e sono dotate di funzioni di navigazione e sicurezza avanzate.

There is a growing demand for yachts capable of exploring remote and adventurous destinations. These boats are designed to cope with a wide range of weather conditions and are equipped with advanced navigation and safety features.

L'INTEGRAZIONE DI NUOVI MATERIALI NEL DESIGN DEGLI YACHT RICHIEDE UN EQUILIBRIO TRA ESTETICA, PRESTAZIONI E PRATICITÀ.

A BALANCE OF AESTHETICS, PERFORMANCE AND PRACTICALITY IS REQUIRED WHEN INCORPORATING NEW MATERIALS INTO YACHT DESIGN.

Sustainability: There's an increasing focus on eco-friendly and sustainable yachting. This includes using renewable energy sources, efficient hull designs, and advanced waste management systems.

Wellness and Comfort: Yacht designs have been incorporating more wellness features such as onboard gyms, spa facilities, and relaxation spaces. The emphasis is on providing a holistic luxury experience.

Tech Integration: Yachts are becoming more technologically advanced, with integrated smart systems that control lighting, entertainment, climate, and security. High-speed Internet and connectivity are also a priority.

Expedition Yachts: There's a rise in demand for expedition yachts that can explore remote and adventurous destinations. These yachts are designed to handle various weather conditions and have enhanced navigation and safety features.

Open and Outdoor Spaces: Yacht designs are maximizing outdoor spaces with expansive decks, sun lounging areas, and outdoor dining spaces. These areas often incorporate innovative design elements for both aesthetics and functionality.

What is your starting point in approaching a new project? *The approach to a new yacht project is a blend of artistic creativity, technical expertise, collaboration, and careful planning. Each yacht design is unique, influenced by the client's vision, the design team's expertise, and the latest trends and technologies in the yachting industry.*

How do you handle relations with client shipyards and shipowners? *Successful yacht designers are skilled not only in creative design but also*

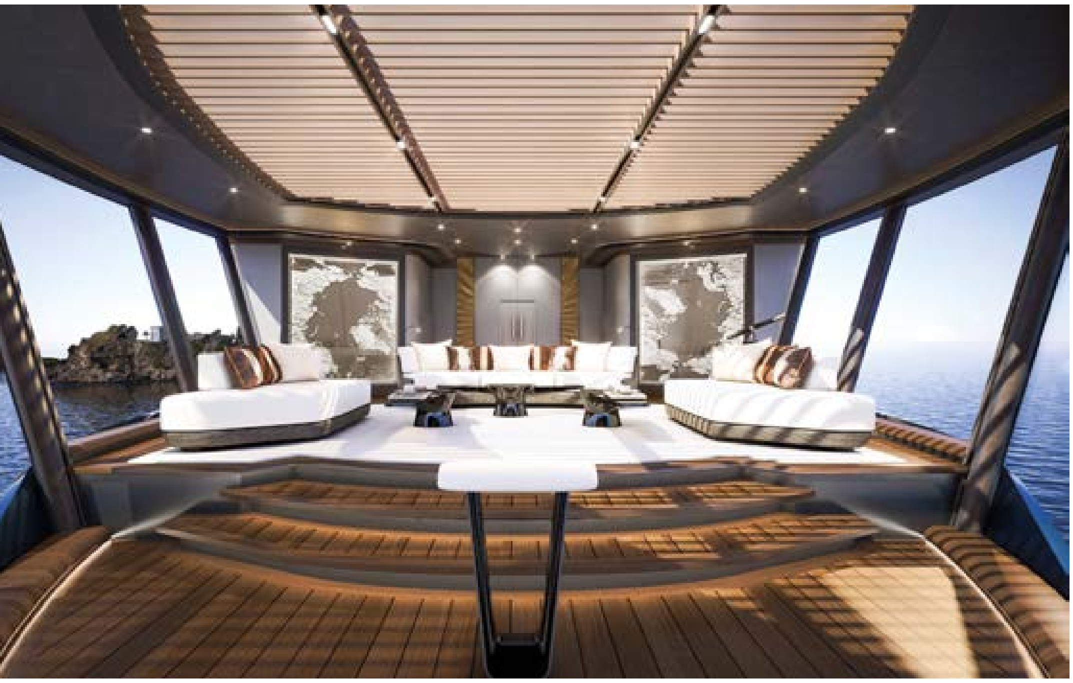
Project Kerinci 120 Meters.

Reserve your berth at Monaco's Ports exclusive marina Cala del Forte in Ventimiglia (Italy), just 7.9 miles from Port Hercule and enjoy a stellar array of exclusive features including the highspeed catamaran Monaco One, which will shuttle you comfortably between Cala del Forte and Monaco in just 15 minutes, a fully-equipped state-of-the-art gym, and recharging stations for electric cars and boats.

Experience Cala del Forte's busy shopping area, taste our selection of high-end restaurants, while making the most of our spacious parking facilities.

caladelforte-ventimiglia.it
info@caladelforte-ventimiglia.it
+39 0184 33109

CALA DEL FORTE
VENTIMIGLIA
MONACO PORTS



L'APPROCCIO AL PROGETTO DI UN NUOVO YACHT È UNA MISCELA DI CREATIVITÀ ARTISTICA, COMPETENZA TECNICA, COLLABORAZIONE E ATTENTA PIANIFICAZIONE.
THE APPROACH TO DESIGNING A NEW YACHT IS TO COMBINE ARTISTIC CREATIVITY, TECHNICAL EXPERTISE, COLLABORATION AND CAREFUL PLANNING.

in interpersonal skills, negotiation, and problem-solving. They navigate the complexities of relationships and compromises while striving to create a yacht that meets the client's aspirations and functions optimally in the maritime environment.

You have designed boats of all kinds, is there one you are particularly fond of? *Each boat we design brings its own unique set of challenges and thrills, but the one we're always most excited about is the next one on the horizon. It represents a new challenge, a fresh adventure, where we have the opportunity to innovate and push the boundaries of design. While we cherish our past creations, the anticipation and excitement of what's to come drive us forward, making the next boat the one we're most proud of.*

How have the new materials influenced or facilitated your work? *Incorporating these new materials into yacht design requires a balance between aesthetics, performance, and practicality. Designers must consider factors such as cost, availability, manufacturing processes, and the specific demands of the yacht's intended use. As technology and materials science continue to evolve, yacht designers*

Project Vision 82 Meters.

ST550

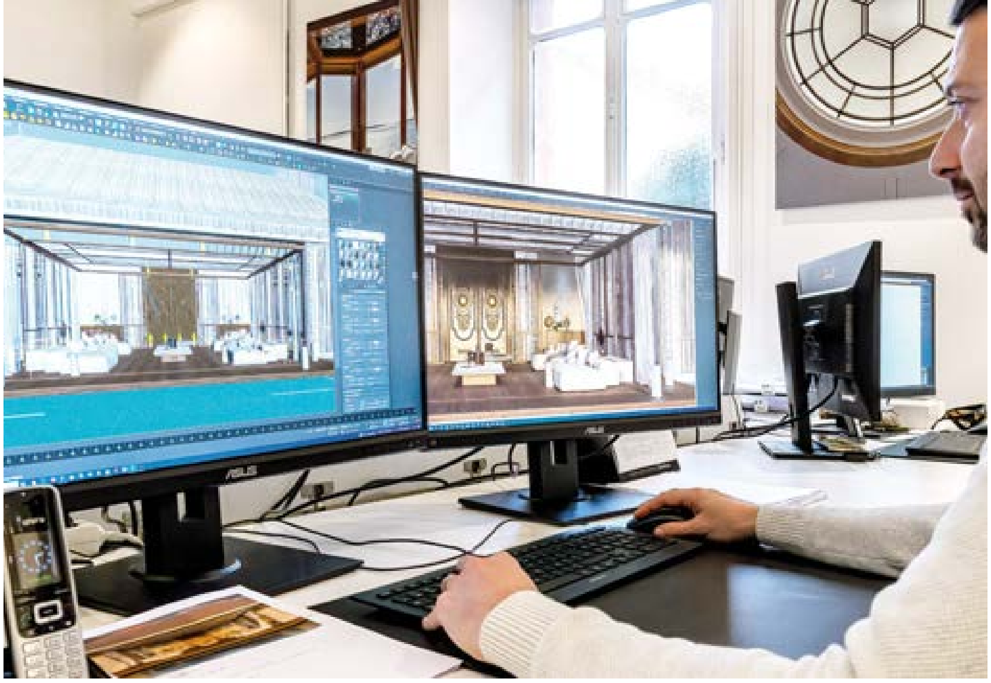
A NEW ERA OF LUXURY

FIND YOUR LOCAL DEALER

INVICTUS
YACHT

INVICTUSYACHT.COM

OGNI PROGETTO DI YACHT È UNICO, INFLUENZATO DALLA VISIONE DEL CLIENTE, DALL'ESPERIENZA DEL TEAM DI PROGETTAZIONE E DALLE ULTIME TENDENZE E TECNOLOGIE DELL'INDUSTRIA NAUTICA.
EACH YACHT PROJECT IS UNIQUE, INFLUENCED BY THE CLIENT'S VISION, THE DESIGN TEAM'S EXPERIENCE AND THE LATEST TRENDS AND TECHNOLOGIES IN THE MARINE INDUSTRY.



will have even more tools at their disposal to create vessels that push the boundaries of innovation and luxury.

How important is design in choosing a yacht? *The importance of design in choosing a yacht varies from individual to individual. While some may prioritize performance or specific features, many yacht buyers seek a harmonious blend of design, functionality, and performance to create an unforgettable and fulfilling yachting experience.*

How do you imagine the boat in ten years? *While I can't predict the future, I can certainly speculate on potential trends and developments that might shape the yacht industry's approach to sustainability and ocean conservation over the next decade.*

Do you still have the enthusiasm and curiosity for your work compared to the beginning of your career? *Age is not a limiting factor when it comes to being involved in meaningful projects. Your experience, knowledge, and dedication can bring valuable perspectives and insights to the project. Whether you're involved from the beginning or joining at a later stage, your contributions can have a significant impact.*

Is there anything in the boating world you want to be different? *In the yachting world, it's crucial to always keep in mind our deep connection with the sea. Sometimes, amidst technological advancements and industry trends, this essential bond can be overlooked. Remembering that every aspect of our passion for boating is intimately tied to the ocean can help us refocus our priorities. By highlighting this fundamental connection, we can inspire greater respect for the marine environment and encourage more mindful navigation practices.* ◣

www.marinadiloano.it

MARINA DI LOANO

EXPECT THE UNEXPECTED
ACTIVA

Enjoy Italy

At Marina di Loano a state-of-the-art harbour awaits you with almost 1,000 berths providing hospitality, services and safety for those arriving by sea. There is also a 16,000 sqm beach divided into three specific areas for relaxation, sport and families and the largest dog beach on the Riviera. Here you can enjoy shopping, visit bars and restaurants and relax from dawn to dusk and experience Italy in a different way all year round. You can find all this and much, much more. Marina di Loano: expect the unexpected.

Discover Marina di Loano's World

MARINA BEACH
MARINA RESTAURANTS
MARINA LOUNGE
MARINA SERVICE
SUPERYACHT AREA

Superyachts

Spectacular transformation

IL SUPERYACHT *H3*, COSTRUITO IN OLANDA
DA OCEANCO NEL 2000, È STATO SOTTOPOSTO
A UNA IMPORTANTE SERIE DI LAVORI DI REFITTING
THE SUPERYACHT *H3*, BUILT BY OCEANCO
IN THE NETHERLANDS IN 2000, HAS UNDERGONE
A MAJOR REFIT

by Massimo Longoni
photo by Guillaume Plisson

105.26m

La maggior parte della struttura di *H3* è quella originale, mentre ogni altro elemento a bordo, sia tecnico, sia estetico, è stato completamente trasformato. *H3* presenta un aspetto esterno moderno con una sovrastruttura completamente nuova. La lunghezza della nave è stata aumentata da 95 a 105 metri.
Il design esterno e interno è firmato da Reymond Langton che per gli interni, completamente rifatti, ha utilizzato una tavolozza di colori tenui e chiari con toni della terra in tutto l'arredamento, creando un'atmosfera calda e accogliente. Motivi geometrici adornano la pavimentazione con dettagli verticali e orizzontali sulle pareti e sul soffitto per creare un equilibrio armonioso.

H3 utilizza tutto lo spazio disponibile per creare aree destinate a soddisfare ogni esigenza a bordo. Il suo solarium offre splendide viste panoramiche con un bar dedicato e posti a sedere insieme a una vasca idromassaggio rivolta a prua.

The H3 uses all the space available to create areas to suit every need on board. The sun deck offers stunning panoramic views, with its bar and seating, and a forward-facing Jacuzzi.

WARNER BROS. PICTURES INC.
JACK L. WARNER
Presents
GENESIS

H3 può accogliere fino a 20 ospiti in 10 cabine. La suite armatoriale rivolta a prua è completa di servizi privati per lui e per lei, cabine armadio e posti a sedere nel salotto. La suite Vip comprende bagni privati per lui e per lei, un salotto privato e una terrazza. Il resto degli alloggi per gli ospiti è composto da cinque cabine doppie e tre cabine doppie.

H3 *can accommodate up to 20 guests in 10 staterooms. The forward-facing Master Suite has his and her ensuites, walk-in wardrobes and lounge seating. The VIP suite has en-suite facilities, a private lounge and a terrace. The remainder of the guest accommodation consists of five double cabins and three twin cabins.*

Finestre a tutta altezza illuminano ogni angolo dei suoi interni, aumentando il senso di apertura e di spazio vissuto a bordo. *H3*, precedentemente noto come *Neom*, è stato inizialmente nominato *Al Mirqab* per il primo ministro del Qatar. Per diversi anni lo yacht è stato di proprietà di Vijay Mallya, che lo ha ribattezzato *Indian Empress*. *H3* ha due motori Mtu da 3.862 cavalli e raggiunge una velocità massima di 18 nodi e ha un'autonomia di 6.000 miglia nautiche a 14 nodi. Conforme alle normative IMO Tier III, soddisfa i moderni standard di sostenibilità e impatto ambientale, seguendo la tendenza verso una nautica da diporto più eco-consapevole. Può accogliere fino a 20 ospiti in 10 cabine, con 31 membri dell'equipaggio. Ha una stazza lorda di 3.521 GT e un baglio massimo di 14,78 metri. Ha un intero ponte dedicato alla master suite che comprende palestra, sauna e bagno turco. L'attuale proprietario di *H3* (informazione non confermata, N.d.R.) dovrebbe essere il miliardario saudita Waleed bin Ibrahim Al Ibrahim, presidente e proprietario di MBC Group, una delle più grandi società di media in Medio Oriente e Nord Africa.

GEORGE

LO YACHT È IN VENDITA DA EDMISTON E DISPONE DI UNA SELEZIONE COMPLETA DI MOTO D'ACQUA, SEABOB, KAYAK, SUP, UN ASSORTIMENTO DI TAVOLE, ATTREZZATURA SUBACQUEA E TOYS GONFIABILI.

THE YACHT IS FOR SALE AT EDMISTON AND HAS A FULL RANGE OF JET SKIS, SEA BOBS, KAYAKS, SUPS, A SELECTION OF BOARDS, DIVING EQUIPMENT AND INFLATABLE TOYS.

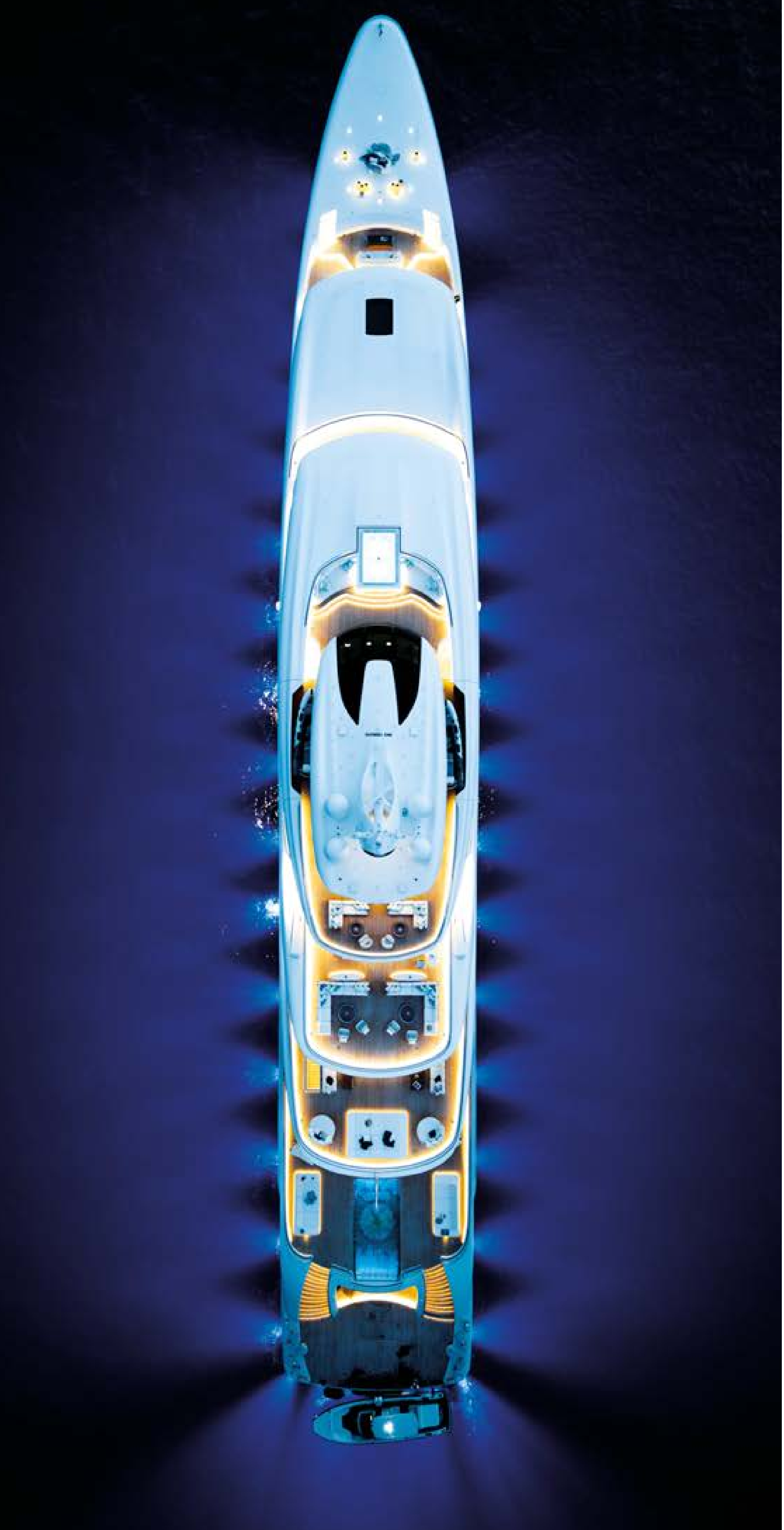
oceAnco

SUL PONTE DI PRUA C'È UN ELIPORTO TOUCH AND GO, CLASSIFICATO PER UN H155.
A TOUCH-AND-GO HELIPAD RATED FOR AN H155 IS LOCATED ON THE FOREDECK.

Most of *H3*'s structure is the original, while every other element on board has been completely transformed, both technically and aesthetically. *H3* has a modern appearance with a completely new superstructure. The length of the ship has been increased from 95 to 105 metres. The exterior and interior design is by Reymond Langton, who has used a soft, light colour palette with earth tones throughout the interior, creating a warm and welcoming atmosphere. Geometric motifs adorn the flooring, with vertical and horizontal detailing on the walls and ceiling to create a harmonious balance. Floor-to-ceiling windows illuminate every corner of the interior, enhancing the sense of openness and space experienced on board. *H3*, formerly known as *Neom*, was originally named *Al Mirqab* for the Prime Minister of Qatar. For several years the yacht was owned by Vijay Mallya, who renamed her *Indian Empress*. Powered by twin 3,862 hp MTU engines, *H3* can reach a top speed of 18 knots with a range of 6,000 nautical miles at 14 knots. Compliant with IMO Tier III regulations, she meets modern standards of sustainability and environmental impact, following the trend towards more eco-conscious yachting. She can accommodate up to

LA SUITE DELL'ARMATORE DISPONE DI UN DIVANO, UNA ZONA PRANZO FORMALE E UNA CANTINA. LA PALESTRA SUL PONTE PRENDISOLE RIVOLTA A PRUA OFFRE UN'AREA PER L'ESERCIZIO FISICO, MENTRE IL PONTE INFERIORE OFFRE ULTERIORI SERVIZI COME PARRUCCHIERE E SALONE DI BELLEZZA, SALA MASSAGGI/OSPEDALE E HAMMAM.

THE OWNER'S SUITE HAS A SOFA, FORMAL DINING AREA AND WINE CELLAR. THE GYMNASIUM ON THE FORWARD FACING SUN DECK PROVIDES AN EXERCISE AREA, WHILE THE LOWER DECK OFFERS ADDITIONAL FACILITIES SUCH AS A HAIR AND BEAUTY SALON, MASSAGE/HOSPITALITY ROOM AND HAMMAM.



20 guests in 10 cabins with a crew of 31. She has a gross tonnage of 3,521 GT and a maximum beam of 14.78 metres. She has an entire deck dedicated to the master suite, which includes a gym, sauna and steam room. The current owner of *H3* (unconfirmed, editor's note) is said to be Saudi billionaire Waleed bin Ibrahim Al Ibrahim, chairman and owner of the MBC Group, one of the largest media companies in the Middle East and North Africa. ◣

OCEANCO

www.oceancoyacht.com

PROJECT

Naval architect Oceanco, Lateral Naval Architects

Exterior designer Reymond Langton Design Ltd

Interior designer Reymond Langton Design Ltd

HULL

Length 105.26m

Beam 14.78m

Draft 4.6m

Gross Tonnage 3521GT

Hull material Steel

Superstructure material Aluminium

Deck material Teak

MAIN PROPULSION

Engines 2 x MTU 3.862 hp

Cruising speed 14 Knots

Yacht for sale by Edmiston

www.edmiston.com

Asking 295,000,000€ Price excl. VAT

Protect what you *love*
HEART REEF
AUSTRALIA
e-Motion
FULL-RANGE HYBRID
PROPULSION SYSTEMS
MIAMI 2022
INNOVATION
AWARDS
WINNER
WWW.E-MOTION-HYBRID.COM

Cover Story

First in the world

SANLORENZO È IL PRIMO CANTIERE AL MONDO A CONSEGNARE UN SUPERYACHT EQUIPAGGIATO CON *REFORMER FUEL CELLS* ALIMENTATE DA IDROGENO OTTENUTO DA METANOLO VERDE PER LA GENERAZIONE DI CORRENTE ELETTRICA IN GRADO DI ALIMENTARE L'APPARATO DI HÔTELLERIE DI BORDO A ZERO EMISSIONI

SANLORENZO IS THE FIRST YARD IN THE WORLD TO DELIVER A SUPERYACHT FITTED WITH *REFORMER FUEL CELLS* FED BY HYDROGEN PRODUCED FROM BIOMETHANOL, WHICH MEANS ZERO-EMISSION ELECTRICITY THAT RUNS ALL ONBOARD SERVICES AND APPLIANCES

by Francesco Michienzi and Olimpia De Casa

photo by Guillaume Plisson for Sanlorenzo

49.99m

Massimo Perotti traccia il futuro di Sanlorenzo puntando su innovazione tecnologica, il *50Steel* e il *BGH-HSV* sono due esempi di come si passa dalle enunciazioni ai fatti concreti. *“Innovare è per noi progettare e sviluppare soluzioni ingegneristiche, tecnologiche e di design sempre più avanzate, che consentano di unire l’armonia e l’eleganza delle linee con l’efficienza delle performance e la massima riduzione dell’impatto ambientale. È la direzione che abbiamo tracciato con la nostra* ‘Road to 2030’*: investire costantemente in ricerca e sviluppo per garantire la coesistenza di prodotti innovativi, iconici e raffinati con la riduzione delle emissioni, raggiungendo prima la carbon neutrality e poi l’impatto zero dal punto di vista ambientale. Questo, puntando in parallelo ad alleanze strategiche con i più grandi player mondiali nella produzione di energia e propulsione: da Siemens Energy - con cui abbiamo sviluppato il sistema di fuel cell alimentate a idrogeno da metanolo verde per la generazione di corrente elettrica, che è già a bordo del* 50Steel *appena varato, primo superyacht al mondo con questa tecnologia -, a Rolls-Royce Solutions per l’installazione dei motori a combustione interna alimentati a metanolo, sino alle piattaforme di Volvo Penta che consentono l’utilizzo combinato di diverse fonti di*

Il sistema HER (Hidden Engine Room)

Il sistema HER, brevettato da Sanlorenzo, consente di introdurre nuovi modi di interpretare lo spazio, pur mantenendo il prodotto sotto le 500 tonnellate di stazza. Questa innovazione permette di trovare una nuova sistemazione per la sala macchine. Dai due livelli occupati usualmente si passa ora ad uno sviluppo orizzontale degli apparati di propulsione e ad una nuova distribuzione della zona tecnica nell'under lower deck. Ciò consente di sfruttare nuovi spazi nell'area del lower deck, dove prende vita un salone aggiuntivo, la *Ocean Lounge*, in diretta connessione da un lato con l'ampio beach club di poppa dotato di piscina, e dall'altro con l'area guest, dove alle cabine si aggiungono l'area Gym e l'area Spa.

The HER (Hidden Engine Room) system

The HER system, patented by Sanlorenzo, makes it possible to introduce new ways of interpreting space while keeping the product under 500 tonnes. This innovation makes it possible to find a new arrangement for the engine room. From the two levels usually occupied, there is now a horizontal development of the propulsion equipment and a new distribution of the technical area in the lower deck. This makes it possible to exploit new spaces in the lower deck area, where an additional lounge, the Ocean Lounge*, comes to life, in direct connection on one side with the large aft beach club with swimming pool, and on the other with the guest area, where the cabins are joined by a Gym area and a Spa area.*

IL FUNZIONAMENTO

Prodotto da Advent Technologies, partner di Siemens Energy nella costruzione del sistema sviluppato con Sanlorenzo, il sistema modulare Fuel Cell è composto da un Reformer in grado di trasformare il metanolo verde in idrogeno e contestualmente attraverso le Fuel Cell alimentare tutti gli apparati di hôtellerie senza che l'idrogeno venga stoccato a bordo. L'azione di reforming avviene a condizioni normali di pressione e ad una temperatura leggermente più elevata rispetto ad una Fuel Cell tradizionale: non sussistono quindi particolari criticità in termini di sicurezza. La cella a combustibile produce come unico residuo vapore acqueo, il quale non viene rilasciato nell'ambiente bensì, attraverso un condensatore, riconvertito in acqua, che viene poi riutilizzata per produrre la miscela per la cella a combustibile, composta per il 60% da metanolo e per il 40% da acqua.
L'energia prodotta dalle Fuel Cell non viene immagazzinata, ma utilizzata immediatamente.
Il sistema è composto da 20 moduli che generano ciascuno 5 *kW*, per un totale di 100 *kW*. Pertanto, il sistema non prevede l'uso combinato di generatori diesel, e solo in caso di picchi di domanda di energia verranno utilizzate batterie al litio, che hanno una capacità calcolata di circa 600 *kW*/h.
Nel complesso, nel sistema di Fuel Cell vengono completati due processi:

- trasformazione di acqua distillata e metanolo in idrogeno;
- trasformazione di idrogeno in energia elettrica.

50Steel entra nel mercato come esempio concreto di progresso e innovazione: il sistema *Reformer Fuel Cell* permetterà di non imbarcare direttamente l'idrogeno, bensì il metanolo (conservato in un serbatoio da 5.000 litri): in questo modo viene stoccata a bordo la stessa quantità di energia in uno spazio molto più ridotto, abbattendo i limiti imposti dai rischi di stoccaggio e reperimento dell'idrogeno puro.

HOW IT WORKS

Produced by Advent Technologies, Siemens Energy's partner in the construction of the system developed with Sanlorenzo, the modular Fuel Cell system consists of a Reformer capable of transforming green methanol into hydrogen and at the same time, through the Fuel Cells, supplying all the hôtellerie equipment without the hydrogen being stored on board.
The reforming action takes place under normal pressure conditions and at a slightly higher temperature than in a traditional fuel cell, so there are no particular safety issues.
The fuel cell produces water vapour as its only residue, which is not released into the environment but rather, through a condenser, reconverted into water, which is then reused to produce the fuel cell mixture, 60% of which is methanol and 40% water.
The energy produced by the Fuel Cells is not stored but used immediately. The system consists of 20 modules, each generating 5 kW*, for a total of 100* kW*. Therefore, the system does not involve the combined use of diesel generators, and only in the event of peak energy demand will lithium batteries be used, which have a calculated capacity of around 600* kW/h*.*
Overall, two processes are completed in the Fuel Cell system:

- *conversion of distilled water and methanol into hydrogen;*
- *conversion of hydrogen into electricity.*

50Steel *enters the market as a concrete example of progress and innovation: the* Fuel Cell Reformer *system will allow not hydrogen but methanol (stored in a 5,000-litre tank) to be stored directly on board: in this way, the same amount of energy is stored on board in a much smaller space, breaking down the limits imposed by the risks of storing and finding pure hydrogen.*

energia, assicurando la massima efficienza in base alle esigenze di navigazione. Un altro esempio di impegno in ricerca e sviluppo è il BGH-HSV *del brand* Bluegame, *con propulsione esclusivamente a idrogeno verde e zero emissioni, che rappresenta la massima capacità di innovazione tecnologica della nostra industria all'America's Cup, fungendo da chase boat di supporto sia per il team* American Magic *sia per il team francese* Orient Express*".*

Quali sfide e opportunità ritiene sia necessario cogliere e approfondire per continuare a innovare e a mantenere la posizione di leadership nel mercato degli yacht? *Sicuramente la sfida principale che la nostra industria sta affrontando è la rapida crescita della domanda, alimentata anche da una nuova generazione di armatori che vogliono vivere in maniera più intensa e frequente il rapporto con la natura e il mare e che sono giustamente molto attenti alle tematiche ambientali. È al tempo stesso una sfida e un'opportunità straordinaria per allargare il numero di amanti dello yachting in una fascia di età più giovane e pienamente lavorativa.*

Cosa significa per Sanlorenzo investire in ricerca sostenibile? *Investire in ricerca sostenibile significa puntare a raggiungere gli standard nella lotta alle emissioni che, pur se ancora non vincolanti dal punto di vista normativo, sono quanto ci chiedono e si aspettano da noi i nostri clienti, gli attuali e futuri armatori di Sanlorenzo. Sono le loro aspettative, e la nostra ambizione nel superarci costantemente e nel fare sempre meglio, a motivarci a tracciare la rotta per il futuro del nostro settore.*

Su quali aspetti si gioca oggi la competitività e la credibilità di un marchio solido, riconosciuto e universalmente apprezzato qual è Sanlorenzo? *L'essere un marchio riconosciuto e apprezzato in tutto il mondo rappresenta una grandissima responsabilità: nei confronti delle nostre persone, del nostro territorio, dei nostri partner di filiera, dei nostri investitori, del valore che esprimiamo e che siamo in grado di creare anche a beneficio delle generazioni future. Tutto questo per noi vuol dire prima di tutto cura artigianale, sensibilità nei confronti del dettaglio, di quella qualità straordinaria che contraddistingue il "fatto bene, fatto a mano". Vuole dire anche cultura: salvaguardia*

Salendo cinque gradini dalla *Ocean Lounge*, si accede al main deck e al cuore di *50Steel*, costituito da un salone ampio e sofisticato, custode della vita abitativa a bordo.

Going up five steps from the Ocean Lounge *you get to the main deck and the heart of the* 50Steel*: a large, sophisticated salon that is the focus of life onboard.*

della conoscenza e delle competenze del nostro settore attraverso la Sanlorenzo Academy, per i giovani appassionati dell'ultracentenario e modernissimo mestiere della nautica; condivisione dei valori del design, dell'arte e della sostenibilità attraverso Sanlorenzo Arts Venice, *il nostro nuovo centro di ricerca culturale che sarà inaugurato nel 2025 a Venezia e membro della* Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità. *E vuol dire restituzione, attraverso la Fondazione Sanlorenzo che è nata nel 2022 e ha la missione di sostenere le isole minori italiane migliorando le condizioni economiche e sociali delle comunità che le abitano.* *50Steel* è l'esempio concreto del modo in cui Sanlorenzo intende impegnarsi per continuare a guidare il futuro dello yachting e della nautica in generale. *“Con il varo del* 50Steel, *Sanlorenzo festeggia una tappa fondamentale della sua storia, nel segno dell'innovazione e della sostenibilità. La nuova linea di superyacht incarna lo spirito pionieristico e la passione per le sfide che da sempre ci guidano nella progettazione e realizzazione della nostra flotta”,* dichiara Massimo Perotti. *“Credo che ciò che ci distingue sia la capacità di guidare l'innovazione del settore, abbracciando soluzioni all'avanguardia non solo nel design, sempre elegante e confortevole, ma anche nel campo della tecnologia e della sostenibilità, per raggiungere gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'impronta ambientale che ci siamo dati”.* Sanlorenzo ha individuato nella sostenibilità e nella innovazione tecnologica i driver di crescita per la decade fino al 2030. Il piano per la progressiva riduzione dell'impatto ambientale ha previsto la firma di accordi strategici con i principali player mondiali nella produzione di energia e propulsione. L'ambizioso obiettivo che la maison italiana della nautica di lusso si è dato è quello di consegnare la

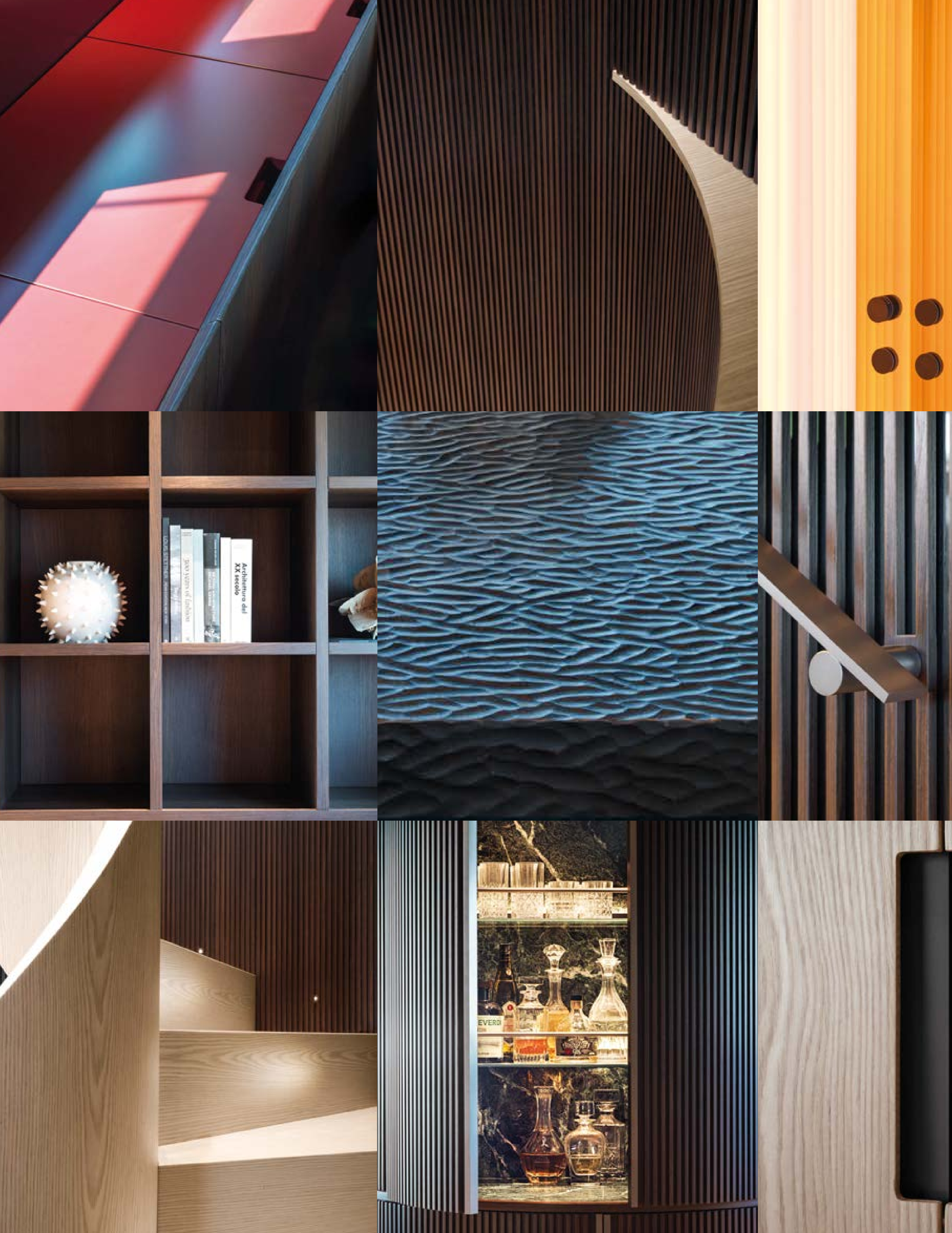
Le scale, studiate per lasciar trasparire la luce, percorrono l'interno dell'imbarcazione connettendo i diversi ambienti, dalla zona dedicata alla palestra e alla Spa presente nel lower deck, al secondo salone dell'upper deck. Nel mezzo la sala da pranzo che, grazie alle opportunità di layout, assume sul *50Steel* una dimensione inedita: le altezze nette variano da 2,1 metri fino a 3,35 metri.

The stairs, which have been designed to let in light, travel through the interior and connect the various rooms, from the gym area and the Spa on the lower deck to the second lounge on the upper deck. At the centre, there is the dining room. Thanks to the layout of the 50Steel, *this is unusually large, with headroom from 2.10 up to as much as 3.35 metres.*

Sanlorenzo *50Steel* ospita quattro cabine per gli ospiti e una destinata all'armatore, nonché due piscine rispettivamente sulla beach club a poppa e sul sun deck.

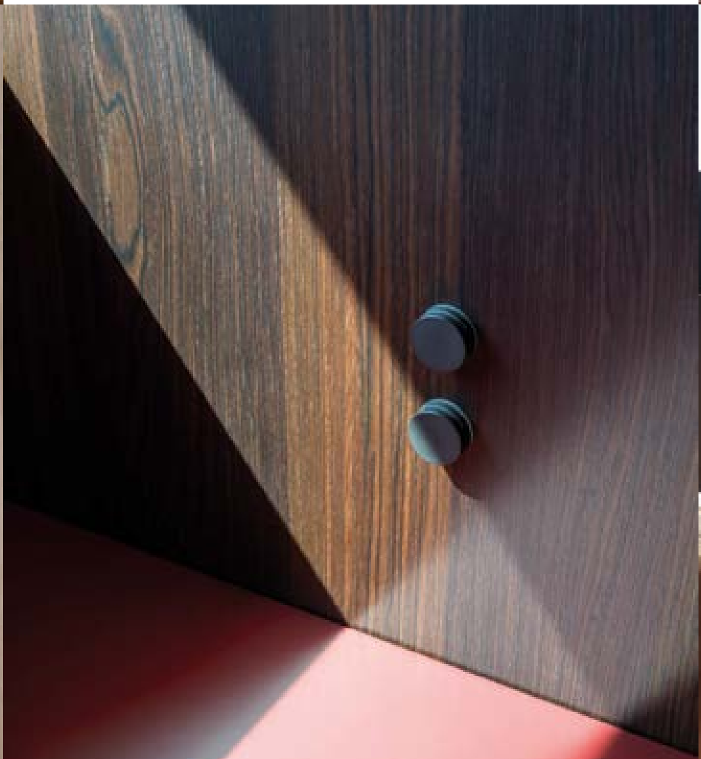
Sanlorenzo 50Steel *accommodates four guest cabins and one for the owner, as well as two swimming pools on the beach club aft and on the sun deck respectively.*

prima nave con propulsione totalmente carbon neutral entro il 2030. Grazie all'accordo esclusivo siglato con Siemens Energy, Sanlorenzo è il primo cantiere al mondo a consegnare un superyacht equipaggiato con sistema *Reformer Fuel Cell* alimentate da idrogeno ottenuto da metanolo verde per la generazione di corrente elettrica. Questa soluzione rivoluzionaria consente a *50Steel*, la produzione di fino ad un massimo di 100*kW*, con motori di propulsione e generatori diesel spenti. Il sistema, totalmente carbon neutral, aumenta in modo significativo il tempo di permanenza in rada senza consumo di combustibile diesel, coprendo in zero emissioni circa il 90% del tipico tempo di utilizzo di un superyacht Sanlorenzo e introduce sul mercato un prodotto unico, gioiello di innovazione che segna una pietra miliare nel progresso tecnologico dell'industria nautica.
In questa prima fase, Sanlorenzo si è focalizzato dunque non tanto sulla navigazione, quanto sulla riduzione delle emissioni all'ancora: grazie ad un


Architettura del XX secolo
300 years of fashion

Il dialogo tra gli ambienti si concretizza anche grazie al progetto di Piero Lissoni, che firma il design interno di questa prima unità. Reinventando in chiave contemporanea classici stilemi del passato, l'Art Director di Sanlorenzo ha dato vita a spazi permeati da un'aria sofisticata conferita da elementi quali i soffitti a cassettoni e le pareti in legno scuro.

The dialogue between the different spaces is also the result of the interior design by Sanlorenzo Artistic Director Piero Lissoni on this first boat in the series. He has given a contemporary twist to classic styles from the past, bringing sophistication to spaces with elements such as coffered ceilings and dark wood walls.



attento monitoraggio dei dati relativo al reale utilizzo, è stato possibile comprendere come per il 90% del tempo di permanenza a bordo l'imbarcazione sia generalmente ferma, mentre viene dedicato alla navigazione solamente il restante 10%. L'introduzione di questo sistema rivoluzionario permette così di ridurre le emissioni del 20/30% a livello annuale. Questa innovazione rende Sanlorenzo un precursore del futuro dell'industria nautica, per il quale le più recenti strategie IMO indicano un obbligo di abbattimento delle emissioni del 20% a partire dal 2030. Con il *50Steel*, varato il 18maggio 2024, Sanlorenzo si posiziona così 6 anni in anticipo rispetto all'intero mondo maritime.

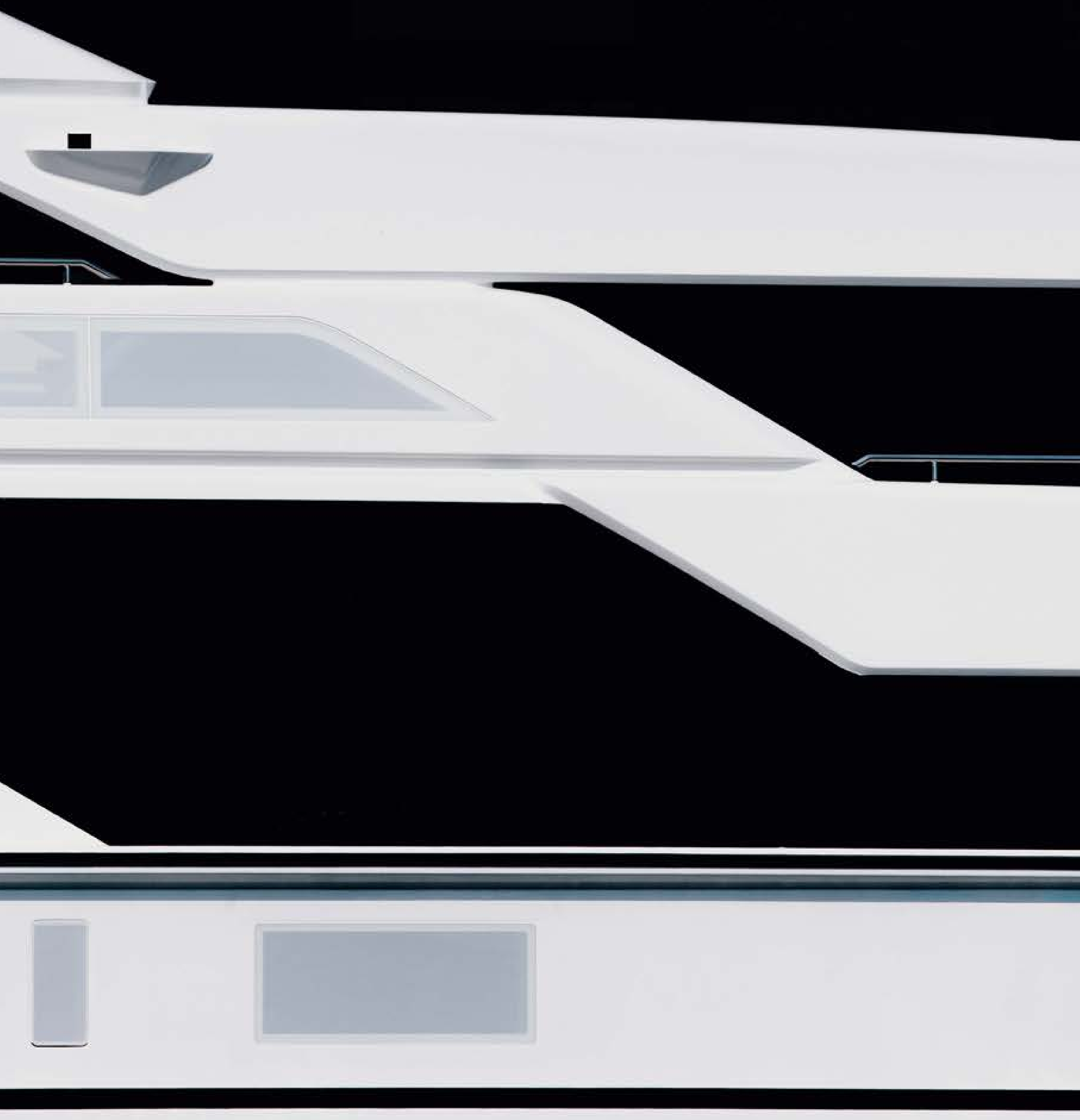
Il beach club a poppa, con le sue tre terrazze aperte, diventa in modalità all'ancora una spiaggia di 150 m² sul mare.

With its three terraces open at anchor, the beach club in the stern becomes a 150 square metre sea-level area.

ALMAX

50Steel si sviluppa su cinque ponti sfalsati, generando ambienti con importanti volumi e riducendo partizioni e barriere. Questa nuova e dirompente architettura interna risulta impercettibile dal profilo esterno, che mantiene una linea pulita ed essenziale, in perfetto stile Sanlorenzo, grazie all'innovativo progetto dello studio Zuccon International Project.

50Steel *is developed on five staggered decks, generating rooms with important volumes and reducing partitions and barriers. This new and disruptive interior architecture is imperceptible from the external profile, which maintains a clean and essential line, in perfect Sanlorenzo style, thanks to the innovative design by the Zuccon International Project studio.*



The Marine Fuel Cell System (MFCS)

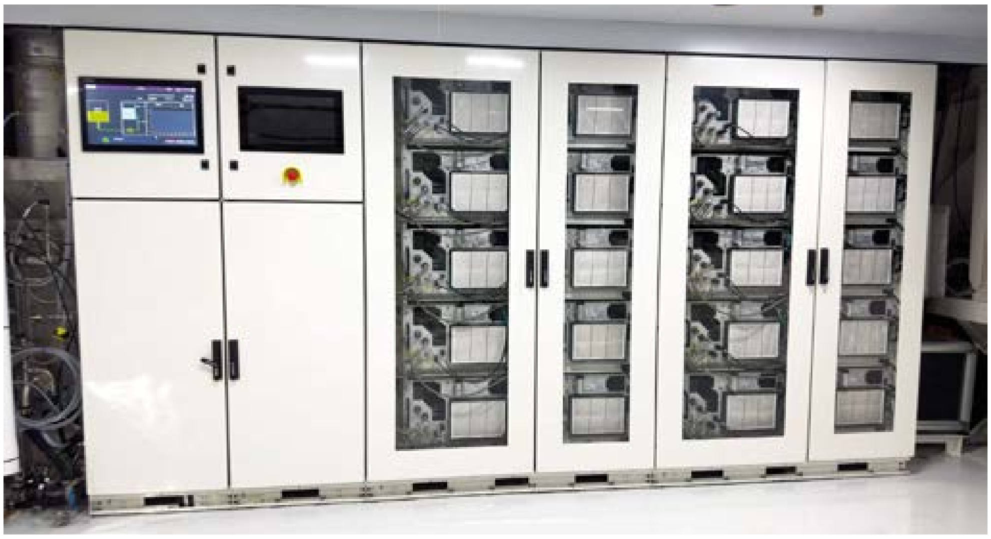
Il sistema di produzione di energia elettrica basata su celle a combustibile oggetto del progetto è denominata Marine Fuel Cell System. Il MFCS è composto da 4 cabinet e un sistema di ventilazione comprendente un condensatore d'acqua:

- 2 cabinet delle celle a combustibile contenenti ciascuno 10 moduli di Fuel Cell Advent SereneU da 5 *kW*.
- 1 mixing cabinet dedicato alla corretta miscelazione di metanolo e acqua proveniente dal condensatore e alla sua distribuzione verso le celle a combustibile
- 1 control cabinet contenente tutti i sistemi di automazione e sicurezza, e il convertitore per portare l'energia elettrica al DC-bus della nave.
- 1 sistema di ventilazione evoluto che include il condensatore per la rigenerazione dell'acqua di processo.

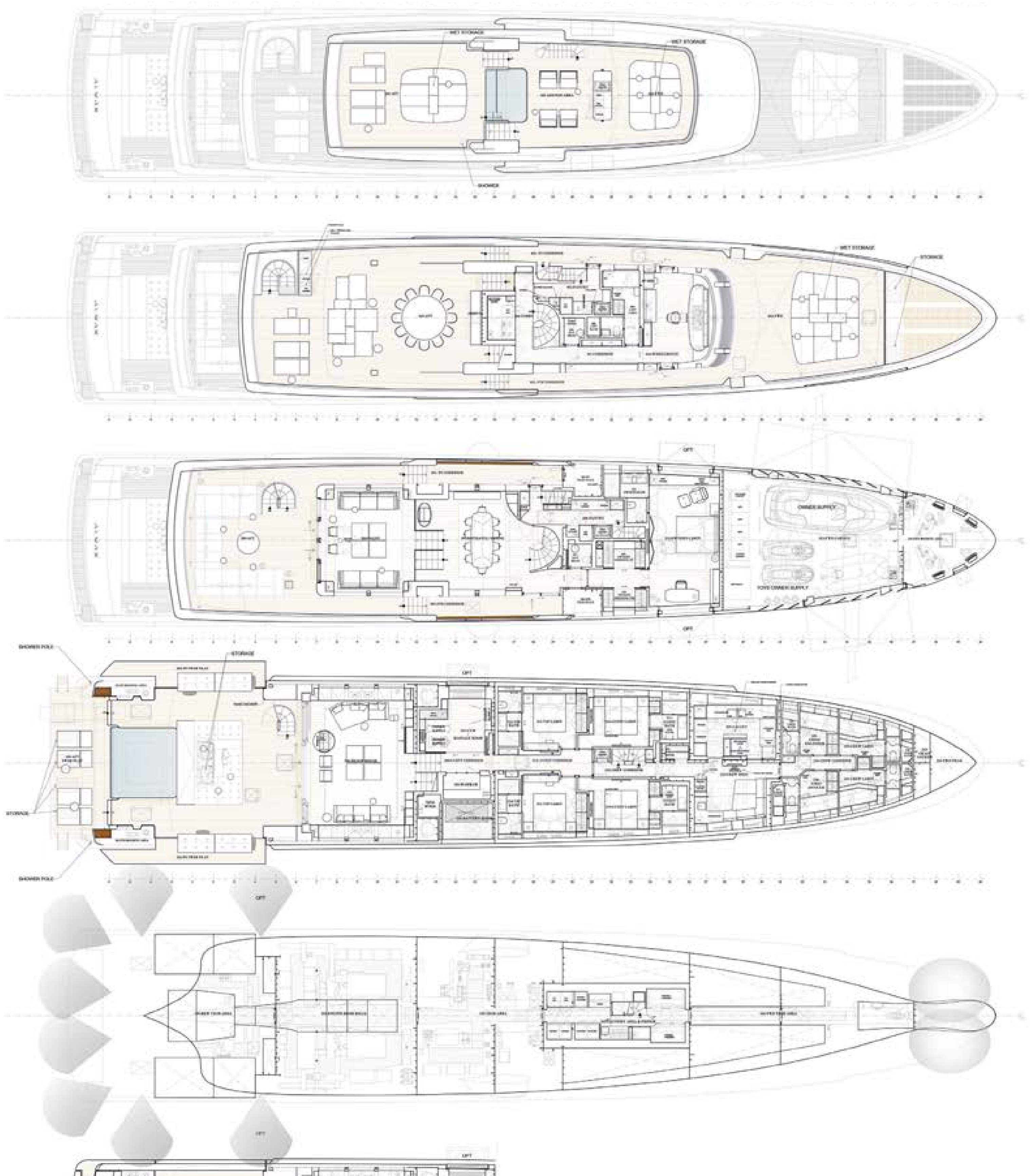
The fuel cell-based power generation system that is the subject of this project is called the Marine Fuel Cell System (MFCS). The MFCS consists of 4 cabinets and a ventilation system including a water condenser:

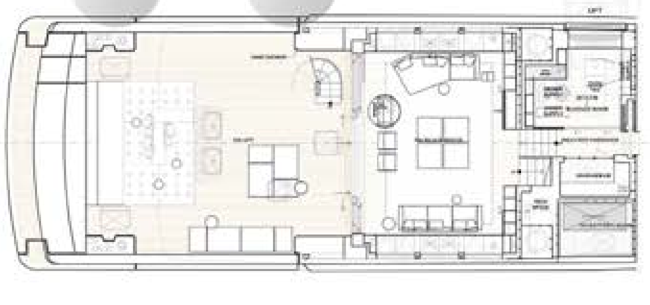
- *2 fuel cell cabinets each containing 10 Advent SereneU 5* kW *Fuel Cell modules.*
- *1 mixing cabinet dedicated to the proper mixing of methanol and water from the condenser and its distribution to the fuel cells*
- *1 control cabinet containing all the automation and safety systems, and the converter to bring electricity to the ship's DC-bus.*
- *1 advanced ventilation system including the condenser for process water regeneration.*

Massimo Perotti has steered Sanlorenzo towards a future of technological innovation, and the *50Steel* and the *BGH-HSV* are two real-life examples of statements of intent translated into practical results. *"For us, innovation means planning and developing increasingly advanced engineering, technological and design solutions that combine the harmony and elegance of a boat's lines with the efficiency of high performance and the greatest possible reduction in environmental impact. This is the path we have mapped out with our* 'Road to 2030', *a programme that calls for continuous investment in research and development to ensure that innovative, iconic and refined products go hand in hand with a reduction in emissions, to achieve first carbon neutrality and then zero environmental impact. This goes hand in hand with strategic alliances with the biggest international players in the power generation and propulsion sector.*
There is Siemens Energy, with whom we have developed fuel cells powered by hydrogen from green methanol to generate electricity, a solution we have installed on the newly launched 50Steel, *the first superyacht in the world to use this technology. We are also working with Rolls-Royce Solutions to install methanol-fuelled internal combustion engines, and then there are the Volvo Penta platforms, which mean a range of different energy sources can be used to maximise efficiency according to speed, route and sea conditions. Another example of our commitment to research and development is the Bluegame brand* BGH-HSV, *which uses only zero-emission green hydrogen for propulsion. It is a beacon of technological innovation for Italian industry in the America's Cup, where it is a chase boat supporting both the* American Magic team *and the French team* Orient Express*".*



What challenges and opportunities do you think need to be addressed


WET STORAGE
WET STORAGE
SHOWER
STORAGE
WET STORAGE
OPT
OWNER SUPPLY
TOYS OWNER SUPPLY
SHOWER POLE
STORAGE
STORAGE
SHOWER POLE
OPT
OPT



L'alterazione del tradizionale impianto distributivo degli spazi ha permesso di ottimizzare ogni angolo dell'imbarcazione.

The change from a more traditional layout has made it possible to optimise every corner of the boat.

IL LLOYD'S REGISTER HA ASSEGNATO A SANLORENZO IL CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE PER IL SISTEMA FUEL CELL E PER IL SERBATOIO DI CONTENIMENTO DI TIPO C. LA CERTIFICAZIONE ASSEGNATA CONVALIDA LA CONFORMITÀ DEL SISTEMA FUEL CELL A METANOLO AGLI STANDARD AMBIENTALI RICONOSCIUTI A LIVELLO INTERNAZIONALE, CONSOLIDANDONE LA CREDIBILITÀ SUL MERCATO.

LLOYD'S REGISTER HAS AWARDED SANLORENZO A CERTIFICATE OF APPROVAL FOR ITS FUEL CELL SYSTEM AND TYPE C CONTAINMENT TANK. IT CERTIFIES THAT THE METHANOL FUEL CELL SYSTEM MEETS INTERNATIONALLY RECOGNISED ENVIRONMENTAL STANDARDS, WHICH HELPS ESTABLISH THE SYSTEM'S CREDIBILITY.

La funzione principale del MFCS è quella di produrre energia carbon neutral, utilizzando Fuel Cell alimentate a metanolo verde. Il modulo a Fuel Cell utilizza la tecnologia a membrana a scambio di protoni ad alta temperatura (HTPEM) e un reformer per il metanolo ed è progettato per essere alimentato da una miscela metanolo-acqua (60:40) e aria ambientale come fonte di ossigeno. Nel reformer, la miscela di metanolo viene convertita in idrogeno, che poi fluisce nelle Fuel Cell, dove la reazione elettrochimica, tra idrogeno e ossigeno, crea un potenziale elettrico tra i due poli, da cui si ricava la corrente. Il sottoprodotto è aria impoverita di ossigeno (nell'ordine del 10%) e arricchita di CO2 (~20%). L'impianto di filtrazione ha lo scopo principale di purificare l'acqua condensata nel condensatore dei sistemi di ventilazione affinché raggiunga una qualità adatta per essere miscelata con metanolo. L'aria viene aspirata nell'intero sistema da tre ventilatori: passando attraverso filtri per eliminare sale, acqua e particelle, entra quindi in tutti gli armadietti e svolge una funzione essenziale sia per il funzionamento delle Fuel Cell sia per la sicurezza dell'apparato, diluendo eventuali vapori di metanolo.

The main function of the MFCS is to produce carbon-neutral energy using fuel cells fuelled by green methanol. The Fuel Cell module uses high-temperature proton exchange membrane technology (HTPEM) and a methanol reformer and is designed to be fuelled by a methanol-water mixture (60:40) and ambient air as an oxygen source. In the reformer, the methanol mixture is converted to hydrogen, which then flows into the fuel cell, where the electrochemical reaction between hydrogen and oxygen creates an electrical potential between the two poles, from which the current is drawn. The by-product is air-depleted in oxygen (in the order of 10%) and enriched in CO2 (~20%). The main purpose of the filtration plant is to purify the water condensed in the condenser of the ventilation systems so that it reaches a quality suitable for mixing with methanol. Air is sucked into the entire system by three fans. Passing through filters to remove salt, water and particles, it then enters all the cabinets and performs an essential function for both the operation of the Fuel Cells and the safety of the apparatus, diluting any methanol vapours.

METHANOL TANK
REFORMER & FUEL CELL
FUEL CELL
100KW

and explored to continue to innovate and maintain a leading position in the yachting market? *Rapidly growing demand, fuelled by a new generation of yacht owners who want to experience a more intense and frequent relationship with nature and the sea, and who are rightly very conscious of environmental issues, is undoubtedly the greatest challenge facing our industry. It is both a challenge and an extraordinary opportunity to increase the number of yachting enthusiasts in a younger, fully employable age group.*

What does investing in research into sustainability mean to Sanlorenzo? *Investing in sustainability research means focusing on achieving results in terms of reducing emissions, which, even if they are not currently mandatory from a regulatory point of view, are what our customers demand and expect. It is the expectations of current and future Sanlorenzo owners and our ambition to always improve and do better that motivate us to lead the way in our sector.*

What are the aspects that today determine the competitiveness and credibility of a solid, recognised and universally appreciated brand such as Sanlorenzo? *To be a brand that is recognised and valued around the world is a huge responsibility: for our people, for our communities, for our supply chain partners, for our investors, for the value we can realise and create - and for future generations. For us, this means paying close attention to craftsmanship, to detail and to the exceptional quality that distinguishes well-made, handcrafted products. It also means valuing our culture: preserving the knowledge and skills of our sector through the Sanlorenzo Academy, which trains young people who are passionate about the ancient yet modern craft of boatbuilding and sailing; sharing our values in terms of design, art and sustainability through* Sanlorenzo Arts Venice, *our new cultural research centre that will open in Venice in 2025 as part of the* Venice World Capital of Sustainability Foundation. *And it also means giving back, through the Sanlorenzo Foundation, created in 2022 with the mission of supporting Italy's smaller islands and the financial and social conditions of the communities that live on them.* The *50Steel* is a concrete example of how Sanlorenzo is working to maintain its leadership in yachting and the boating industry in general. *"With the launch of the 50Steel, Sanlorenzo is celebrating an important step in its history,*

TEAM ITALIA MARINE
Part of Rolls-Royce

SCULPTED BY THE SEA

MONACO YACHT SHOW
DARSE SUD - DS 42

www.teamitaliamarine.com info@teamitaliamarine.com
Fano | Forlì | Livorno (IT)

METS TRADE SUPER YACHT PAVILION
STAND 11. 219

Il metanolo verde

Al momento il metanolo è fra i combustibili più efficaci per la sostituzione del gasolio, in quanto già disponibile in più di 100 porti in tutto il mondo. La scelta vincente di Sanlorenzo consiste nell'utilizzo di metanolo verde, prodotto utilizzando esclusivamente fonti di energia rinnovabile e anidride carbonica catturata dall'atmosfera attraverso sistemi cosiddetti di carbon capture: la quantità di CO2 rilasciata nell'aria nel processo di combustione equivale pertanto a quella sottratta all'ambiente per la produzione del metanolo verde, consentendo un sistema circolare e completamente carbon neutral. Il metanolo verde si pone dunque come valido candidato nella sostituzione di sostanze più inquinanti come ammoniaca, gasolio o gas naturale liquefatto.

Green methanol

Currently, methanol is among the most effective fuels for replacing diesel fuel, as it is already available in more than 100 ports worldwide. Sanlorenzo's winning choice is the use of green methanol, produced using only renewable energy sources and carbon dioxide captured from the atmosphere through so-called carbon capture systems: the amount of CO2 released into the air in the combustion process is therefore equivalent to the amount removed from the environment for the production of green methanol, allowing for a circular and completely carbon neutral system. Green methanol is therefore a good candidate for replacing more polluting substances such as ammonia, diesel or liquefied natural gas.

SANLORENZO
Cantieri Navali di La Spezia
Via San Bartolomeo, 362
19126 La Spezia
welcome@sanlorenzoyacht.com
www.sanlorenzoyacht.com

PROJECT
Sanlorenzo Yacht (concept, engineering and naval architecture)
Zuccon International Project (exterior design)
Piero Lissoni (interior design)

HULL
Length overall: 49.99m
Max beam: 9.40m
Design draft: 2.96m
Gross Tonnage: 499 GT approx
Hull: Steel
Superstructure: Aluminium
Guest accommodations: 10 people
Crew accommodations: 9 persons

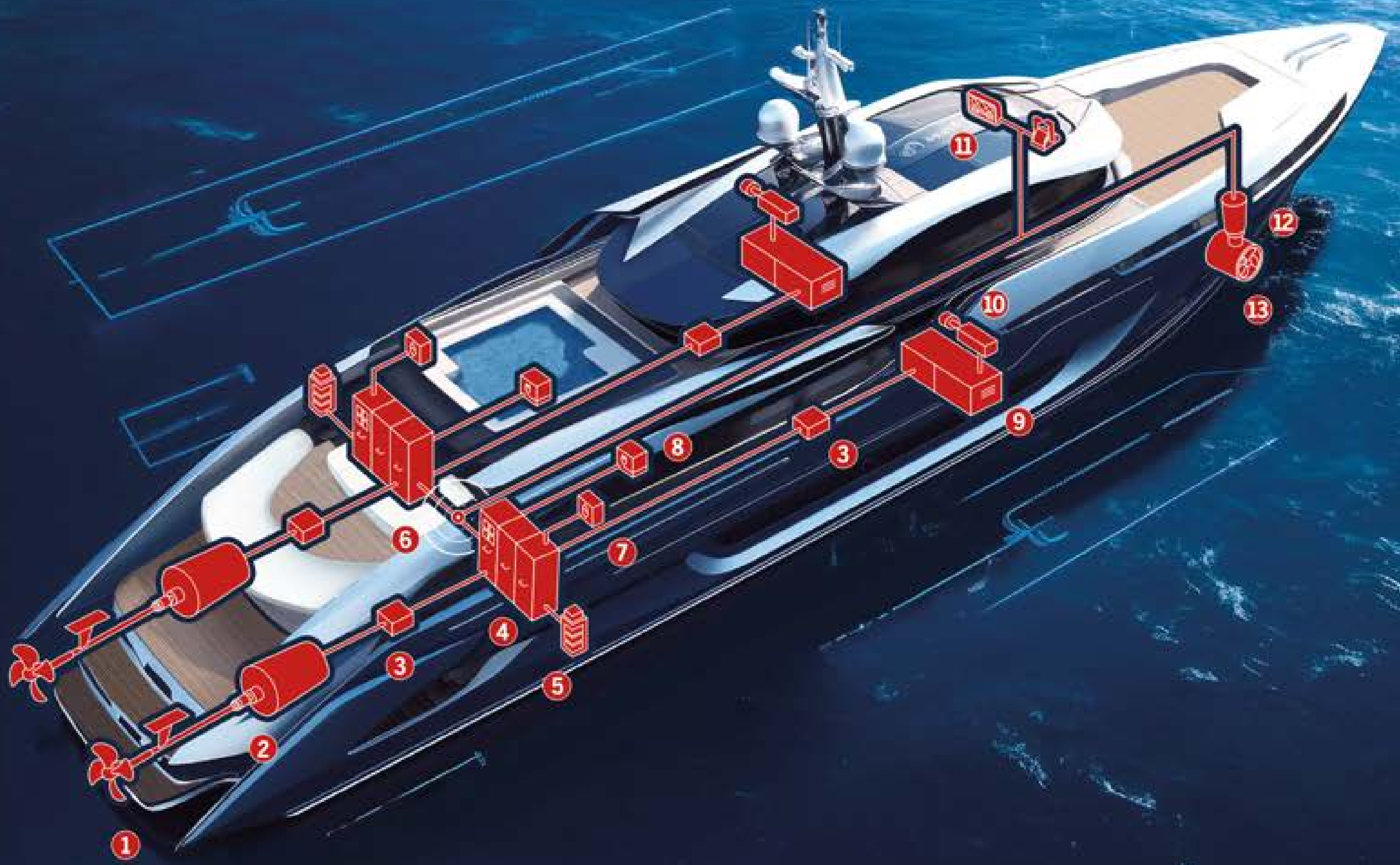
MAIN PROPULSION
MAN D2862-LE489 1,066 *kW* (1450 PS) @ 2100 rpm
Generators: 1 x 118 *kW*
Maximum speed (approx) (*): 16 knots
Cruising speed (approx) (*): 12.5 knots
Economical speed (approx) (*): 11 knots
Range at economic speed (approx): 4,000 nm
Fuel tank capacity: *55,000 l*

marked by innovation and sustainability. The new superyacht line reflects the pioneering spirit and passion for challenge that has always guided us in the design and construction of our fleet”, says Massimo Perotti. *“I believe that what sets us apart is our ability to lead innovation in the sector, adopting solutions that are at the forefront not only in terms of design, which is always elegant and comfortable but also in terms of technology and sustainability, so that we can achieve the ambitious goals we have set ourselves in terms of reducing our environmental footprint”.* Sanlorenzo sees sustainability and technological innovation as the drivers of growth in the decade to 2030. The plan to progressively reduce its environmental impact includes strategic agreements with the main international players in energy production and propulsion. The ambitious goal set by the Italian company is to deliver the first completely carbon-neutral boat by 2030.

The exclusive agreement signed with Siemens Energy has enabled Sanlorenzo to become the first shipyard in the world to deliver a superyacht equipped with *reformer fuel cells*. This revolutionary system is powered by hydrogen produced from bio-methanol, allowing the *50Steel* to generate up to 100*kW* of electricity when the propulsion engines and diesel generators are shut down. This completely carbon-neutral system significantly extends the time that can be spent at anchor without recourse to diesel, making the boat completely carbon-neutral for around 90% of its typical use. Sanlorenzo has launched a unique product, a jewel of innovation and a milestone in nautical technology. In this first phase, Sanlorenzo has focused more on what a boat does when it is stationary than when it is moving: a careful study of real-life usage data has shown that when people are on board, the boat is generally stationary for 90% of the time, while it is moving for only 10% of the time. The introduction of this revolutionary system has meant a 20-30% reduction in annual emissions and is an innovation that has made Sanlorenzo a pioneer in the future of the yachting industry. The IMO has planned a mandatory 20% reduction in emissions from 2030. With the launch of the *50Steel* on 18 May 2024, Sanlorenzo is six years ahead of the rest of the nautical sector. ◣

YOUR RELIABLE MARINE PARTNER

1934 • 2024
90
YEARS



OUR RANGE OF SOLUTIONS

1. Propellers
2. Propulsion Motor
3. Drive
4. Distribution Panel
5. Battery
6. Remote Monitoring
7. Transformer
8. Shore Connection
9. Genset
10. Exhaust Gas Treatment*
11. Display/Levers
12. Electric motor
13. Tunnel Thruster

* SCR For IMO III / EPA T4, DPF, Exhaust lines, muffler

CGT is part of the international TESYA Group that serves the Marine Pleasure Craft sector through four companies. As System Integrators, we are a single-source supplier offering bespoke solutions for every kind of project, also engineering custom build hybrid propulsion systems. We design customized solutions combining the ultimate and most complete range of IMO Tier III/EPA T4 Cat® marine engines, with systems and components from specialized industry leaders. For your peace of mind, our outstanding service for Cat engines is certified "Platinum" by the classification society Germanischer Lloyd (DNV gl).

CGT
A TESYA COMPANY

follow us: **www.cgt.it**

Superyachts

MANGUSTA 165 REV

Over the top

IL *MANGUSTA 165 REV* DI OVERMARINE È UN SUPERYACHT
IN GRADO DI REGALARE FORTI EMOZIONI. LO ABBIAMO PROVATO
A VIAREGGIO NAVIGANDO A OLTRE 35 NODI DI VELOCITÀ

OVERMARINE'S *MANGUSTA 165 REV* IS A SUPERYACHT
THAT WILL MAKE YOUR HEART RACE. WE TESTED HER IN VIAREGGIO
AND SHE DID OVER 35 KNOTS

by Francesco Michienzi

photo by Giovanni Malgarini and Guerrieri Visual

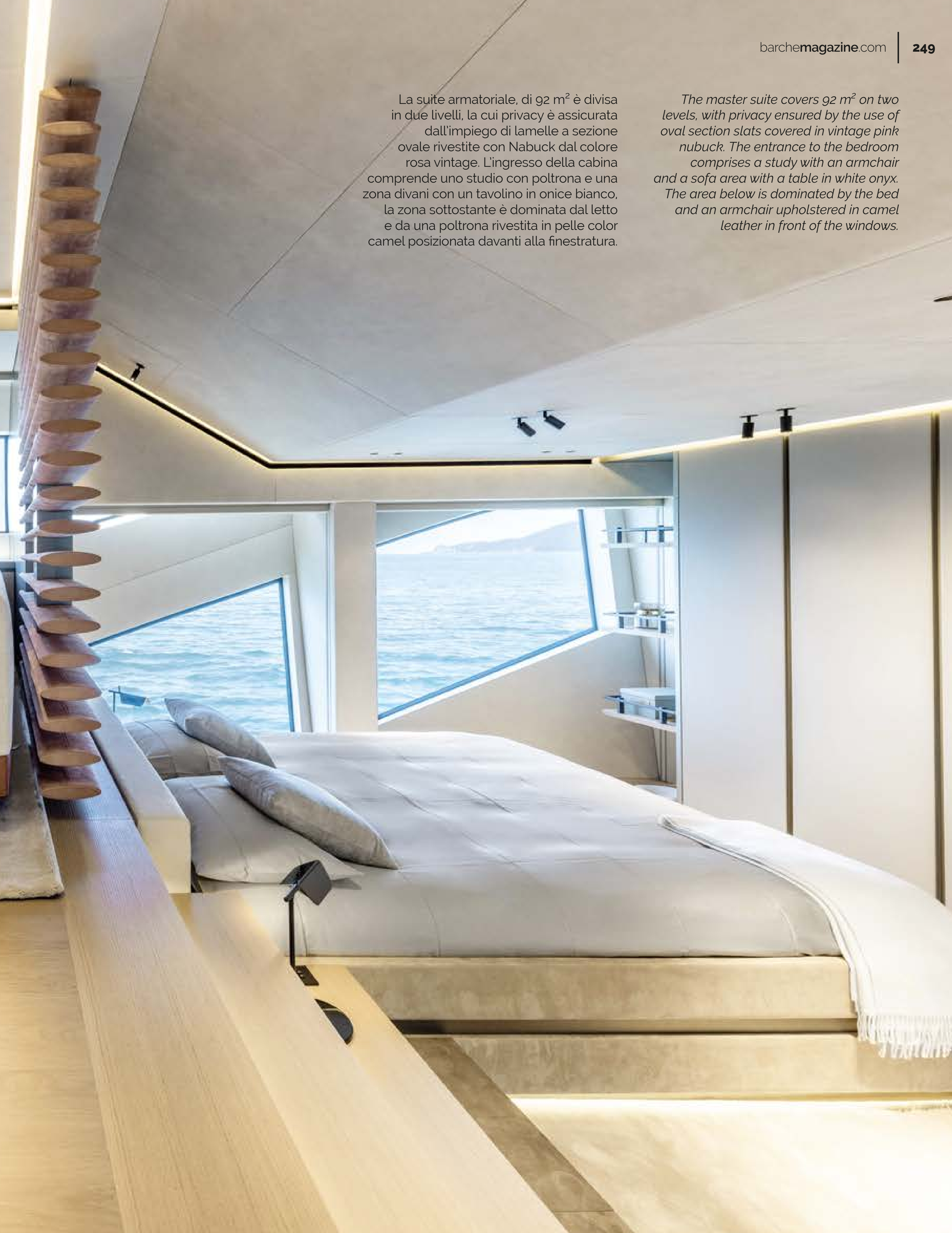
Maurizio Balducci è un uomo che mantiene sempre le sue promesse. Mi aveva assicurato che se ci fosse stata una possibilità di provare il suo *Mangusta 165 REV* me l'avrebbe offerta. Una possibilità fuori dal comune, provare una nave da diporto di 50 metri di lunghezza e oltre 300 tonnellate di massa è certamente un fatto eccezionale per un giornalista nautico. È bastata una telefonata per cancellare tutti gli impegni e presentarsi a Viareggio nel cantiere di Overmarine. Emozione alle stelle, avevo la possibilità di superare il mio record di superyacht provati. Prima del *165*, l'ultimo che avevo avuto il piacere di timonare era stato un *140* piedi.
In sala macchine ci sono quattro motori Rolls Royce Mtu di 2.600 cavalli ciascuno, che abbinati a quattro idrogetti Kongsberg-Kamewa hanno permesso di navigare alla velocità massima di 35,4 nodi. Timonando dalla plancia interna non si colgono appieno le sensazioni di potenza assoluta trasmesse da questo superyacht. La plancia di comando è attrezzata con il meglio della tecnologia disponibile ed è come quella di una nave commerciale configurata per navigare in ogni angolo del pianeta. Le emozioni più intense si colgono sul ponte superiore quando la nave affronta le onde a oltre 30 nodi di velocità. È in quel momento che comprendi la sua maestosità. Il suo modo di stare sull'acqua rende visibile la capacità dell'uomo di confrontarsi con l'immensità e la potenza del mare. Il vento disegna sul volto espressioni di stupore. La natura ti entra dentro e ti lascia sbigottito per l'emozione.

Nel salone, l'ampia zona living è arredata con divani laterali molto confortevoli e posizionati davanti alle grandi vetrate a tutta altezza per permettere di godersi il panorama dall'interno. Il tappeto che evidenzia quest'area è una grande e delicata sfumatura di undici diversi colori selezionati e sfumati dall'azzurro al rosa antico. Il tavolo da pranzo è stato realizzato con marmo nero d'Avola lucido, per il mobile bar sono stati utilizzati pietra moka crema e il marmo *Emperador light* con un rivestimento frontale in vetro decorativo.

In the lounge, the large living area is furnished with comfortable side sofas, positioned in front of the large full-height windows to enjoy the view from inside. The carpet that enhances this area is a wide and delicate palette of eleven different colours, selected and shaded from light blue to antique pink. The dining table is in black polished Avola marble, while the bar unit is in cream Moka stone and light Emperador *marble with a decorative glass front.*

La suite armatoriale, grazie alle finestrature a scafo, regala adrenalina pura mentre il superyacht sta viaggiando a oltre 30 nodi.

The owner's suite, with its hull windows, provides adrenaline rushes while the superyacht is travelling at speeds over 30 knots.



La suite armatoriale, di 92 m² è divisa in due livelli, la cui privacy è assicurata dall'impiego di lamelle a sezione ovale rivestite con Nabuck dal colore rosa vintage. L'ingresso della cabina comprende uno studio con poltrona e una zona divani con un tavolino in onice bianco, la zona sottostante è dominata dal letto e da una poltrona rivestita in pelle color camel posizionata davanti alla finestratura.

The master suite covers 92 m² on two levels, with privacy ensured by the use of oval section slats covered in vintage pink nubuck. The entrance to the bedroom comprises a study with an armchair and a sofa area with a table in white onyx. The area below is dominated by the bed and an armchair upholstered in camel leather in front of the windows.

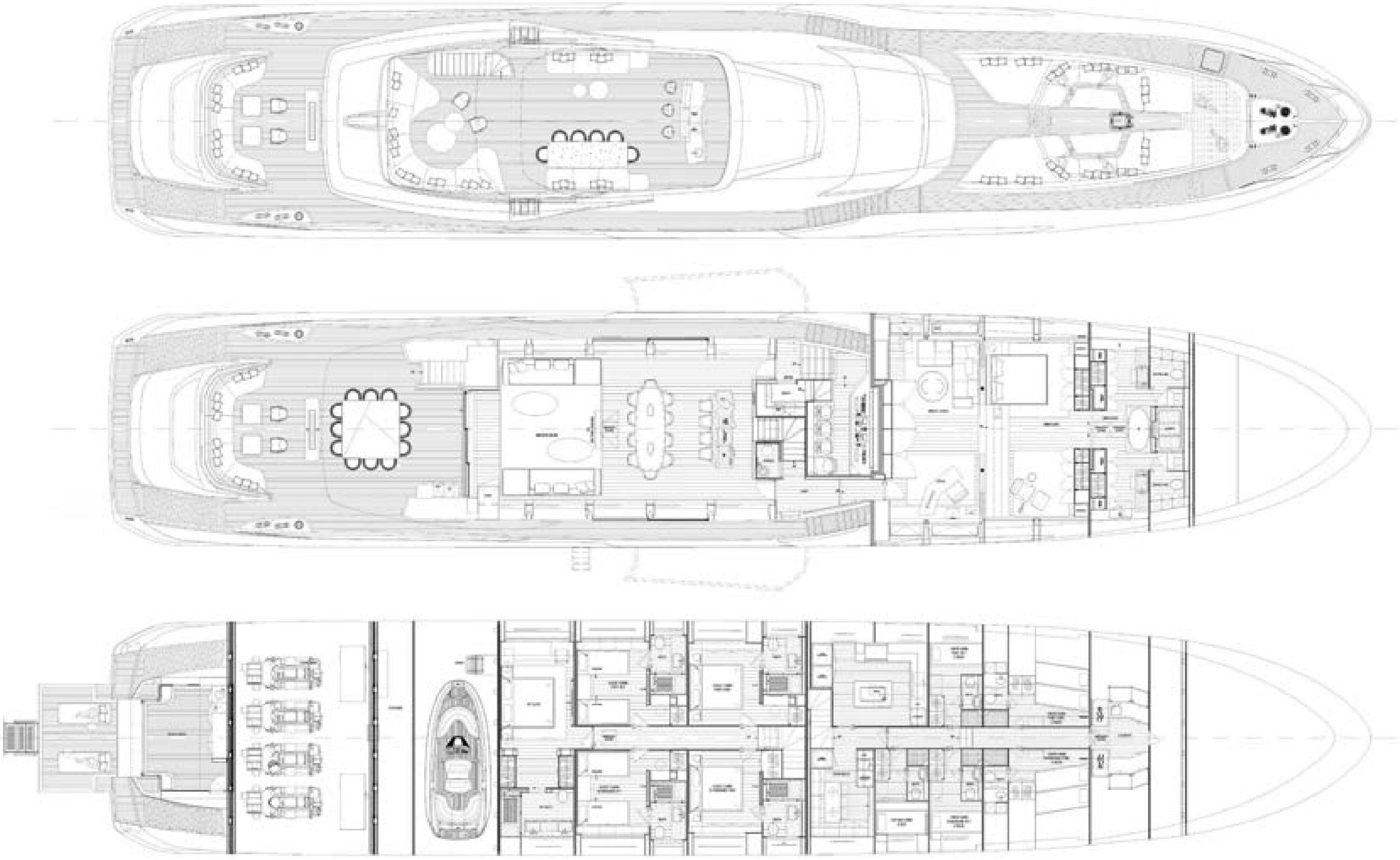
Per progettare questo scafo i tecnici di Overmarine Group hanno adottato un approccio numerico-ingegneristico per calcolare il comportamento strutturale dello scafo scomponendolo in un numero elevato di elementi prima della produzione del superyacht. Il risultato si traduce in una maggiore riduzione dei tempi tecnici e un'elevata precisione nella realizzazione finale. È stata prestata molta attenzione alla riduzione del peso per contribuire in modo determinante a contenere il consumo di gasolio. La carena, frutto di anni di studi fluidodinamici, garantisce la massima efficienza idrodinamica a tutte le andature, privilegiando il comfort di bordo, con una buona capacità di carico e facilità di conduzione. Grazie all'ottimizzazione dello scafo, realizzato in composito e fibre di carbonio, del peso e al miglioramento del pacchetto propulsivo, il consumo di combustibile è stato ridotto di circa il 30 per cento rispetto alla prima generazione di *Mangusta 165*. A 30 nodi l'autonomia è di 800 miglia nautiche. A 20 nodi il consumo totale è di circa 800 litri ora, pari a 39 litri per miglio navigato, e l'autonomia a questa velocità di crociera economica è di oltre 1.000 miglia nautiche. A 11 nodi il *165 REV* consuma la stessa quantità di gasolio di una nave dislocante e grazie al sistema di stabilizzazione, che lavora sia all'ancora, sia in navigazione, si può navigare a questa velocità con il massimo comfort. Le forti emozioni si possono provare anche all'interno del *165 REV*, la suite armatoriale, posta nella zona di prua, grazie alle finestrature a scafo, regala adrenalina pura mentre il superyacht sta viaggiando a oltre 30 nodi. È come stare immersi nel mare che sfreccia a tutta velocità intorno a te.

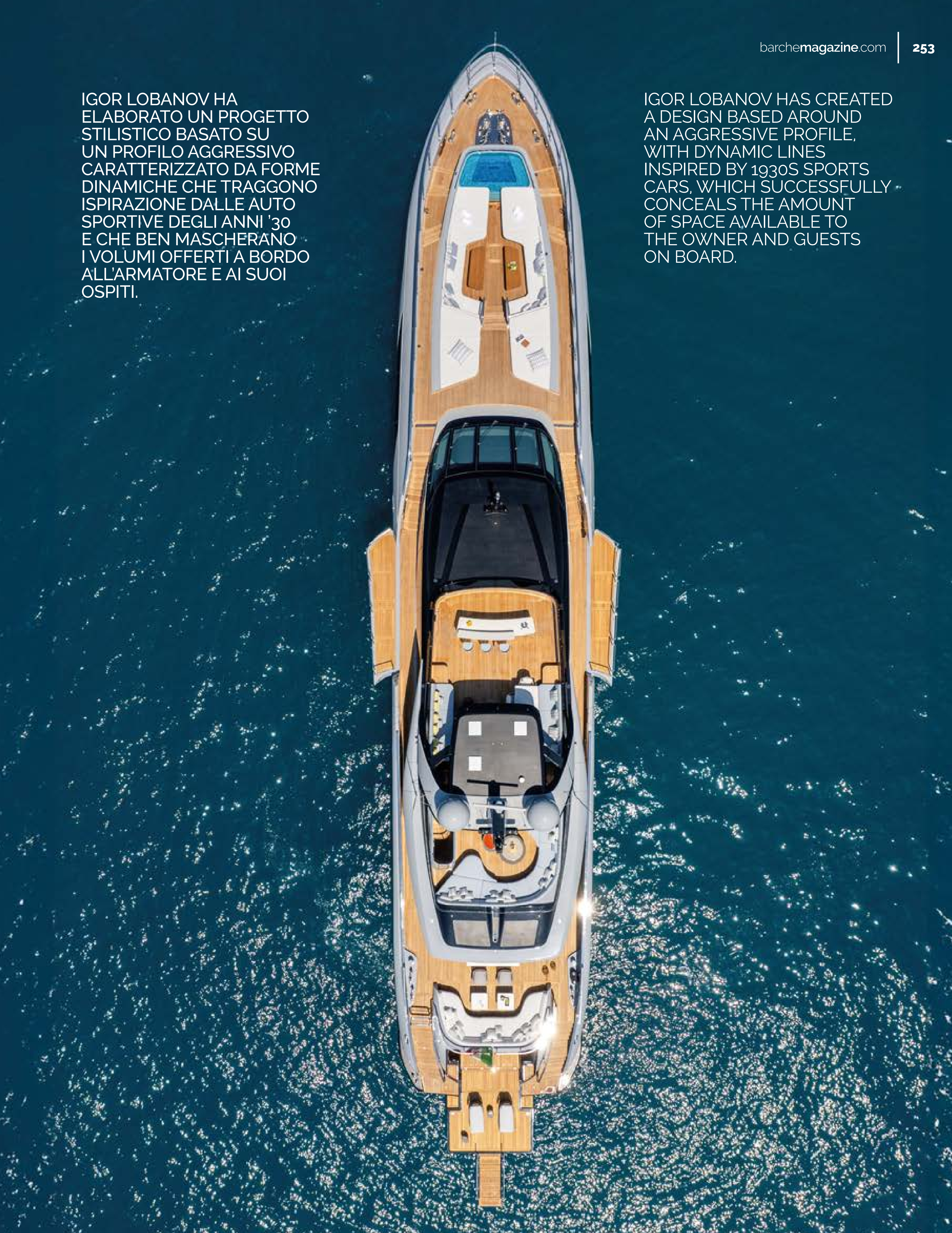
GLI INTERNI SONO TOTALMENTE CUSTOM E SONO STATI CURATI DALLO STUDIO M2ATELIER. I PAVIMENTI SONO REALIZZATI CON I LEGNI PREGIATI DI LUXURY WOOD.
THE INTERIORS ARE COMPLETELY CUSTOM-BUILT AND HAVE BEEN HANDLED BY THE M2ATELIER STUDIO. THE FLOORS ARE MADE WITH THE FINEST LUXURY WOOD WOODS.

Le cabine ospiti nel lower deck sono arredate con materiali in continuità con il resto dell'imbarcazione variando solo il marmo *Silk georgette* per i bagni e impiegando dei pannelli in pelle con una texture 3d per le testiere letto.

The guest staterooms on the lower deck have been furnished with materials that are consistent with the rest of the boat, the only changes being the silk georgette *marble in the bathroom and the 3D textured leather for the bed heads.*

La flessibilità e la multifunzionalità della suite armatoriale in particolare, e di tutte le aree del superyacht in generale, contribuiscono a dare il benessere psicologico e fisico di cui c'è tanto bisogno. Il mare e la natura tutta intorno hanno un enorme potere rigenerativo consentendo di trovare l'equilibrio tra corpo, mente ed energia, sperimentando uno stato di benessere. In questo spazio si percepisce un effetto di grande emozione, rilassante e benefico. Esterni e interni sono in costante contatto visivo tra loro e soprattutto con il mare, caratterizzano la vita di bordo permettendo ad armatore e ospiti di non perdere mai la percezione di essere su uno yacht garantendo la connessione con il mare. Gli interni sono totalmente custom e sono stati curati dallo studio m2atelier in collaborazione con il design team del cantiere. Per questa unità sono stati selezionati materiali dai toni chiari, caldi e accoglienti in continuità per tutta la barca. Su questa palette di colori tenui e leggeri spiccano alcuni elementi come, sul main deck, la parete di prua del salone, rivestita con un legno





IGOR LOBANOV HA ELABORATO UN PROGETTO STILISTICO BASATO SU UN PROFILO AGGRESSIVO CARATTERIZZATO DA FORME DINAMICHE CHE TRAGGONO ISPIRAZIONE DALLE AUTO SPORTIVE DEGLI ANNI '30 E CHE BEN MASCHERANO I VOLUMI OFFERTI A BORDO ALL'ARMATORE E AI SUOI OSPITI.

IGOR LOBANOV HAS CREATED A DESIGN BASED AROUND AN AGGRESSIVE PROFILE, WITH DYNAMIC LINES INSPIRED BY 1930S SPORTS CARS, WHICH SUCCESSFULLY CONCEALS THE AMOUNT OF SPACE AVAILABLE TO THE OWNER AND GUESTS ON BOARD.

Sound level on scale A dB

Velocità (kts)	Anchor	12	30	35
Noise dB(A) – Main Deck Saloon	43	46	54	NA
Vibration Level (mm/s) – Main Deck Saloon	0,04	0,1	0,5	NA
Noise dB(A) – Owner cabin	37	47	60	NA
Vibration Level (mm/s) – Owner cabin	0,02	0,3	1,35	NA

ad effetto cannettato dal colore rosa vintage, il laccato colore *canna di fucile* che riveste completamente tutta la scesa scale, le bellissime carte da parati, molto decorate come fossero dei dipinti che rivestono le pareti del bagno di servizio e la parete di ingresso della cabina armatore.

Maurizio Balducci is a man of his word. He had told me that if the opportunity arose to try out his *Mangusta 165 REV*, he would call me. Trying out a 50-metre sports yacht with a displacement of over 300 tonnes is certainly not something a journalist like me gets to do every day. So I got on the phone, cancelled my appointments and went straight to the Overmarine shipyard in Viareggio. It was super exciting because I had a personal record on the line - before this *165*, the longest I had ever steered was a *140*-foot boat. The engine room houses four Rolls Royce MTU engines, each developing 2600 hp, which, combined with four Kongsberg-Kamewa waterjets, give her a top speed of 35.4 knots. The sheer power of this superyacht isn't fully appreciated until you get to the helm. The amount of instrumentation is extraordinary. The dashboard is packed with the best technology on the market and feels like a cargo ship ready to go anywhere. The biggest thrills come on the upper deck when the boat hits the waves at over thirty knots. That is when you realise how majestic she is. The way she sits on the water shows how a man can take on the immensity and power of the sea. The wind paints your face with an expression of wonder. You feel nature at your core and the thrill leaves you stunned. To design the hull, Overmarine Group engineers used an engineering mathematical approach to calculate

L'area beach club a poppa è caratterizzata da una superficie di grandi dimensioni sul mare, l'armatore e i suoi ospiti potranno godere di una zona protetta e attrezzata; il garage con accesso laterale assicura spazio e facilità di gestione di un tender di 6 metri e due moto d'acqua.

The aft beach club is safe and well-equipped with a large water area. The garage opens to the side and is large enough to accommodate a six-metre tender and two jet skis.

PER IL RELAX ALL'APERTO A PRUA SI TROVA UNA LOUNGE CON DIVANI, PRENDISOLE E PISCINA IDROMASSAGGIO, MENTRE IL SUN DECK È DEDICATO AI MOMENTI DI CONVIVIALITÀ, CON ZONA BAR E DIVANI.

THERE IS A LOUNGE AREA FOR OUTDOOR RELAXATION, WITH SOFAS, SUN LOUNGERS AND A JACUZZI, WHILE THE SUN DECK IS DESIGNED FOR SOCIALISING, WITH A BAR AREA AND SOFAS.

the structural behaviour by breaking it down into a significant number of elements. The result was a reduction in the time needed to produce the technical aspects and a high level of precision in the final build. A great deal of attention was paid to weight reduction to make a significant contribution to reducing diesel consumption. The hull, the result of years of hydrodynamic testing, offers maximum hydrodynamic efficiency at all speeds and ensures comfort on board, with good load capacity and easy handling. Thanks to the optimisation of the composite and carbon fibre hull and weight, together with an improved propulsion package, fuel consumption has been reduced by around thirty per cent compared to the first-generation *Mangusta 165*. At 30 knots the boat has a range of eight hundred nautical miles, while at 20 knots economy cruising, total fuel consumption is around 800 litres per hour and the range increases to over one thousand miles. At 11 knots, the *165 REV* consumes the same amount of diesel as a displacement boat, and thanks to a stabilisation system that works both at anchor and underway, you can travel at this speed in complete comfort. The interior can also be exciting, as the forward owner's suite has windows along the sides of the hull. This is great when you are at anchor in a picturesque bay, or when you are doing over thirty knots. It is as if you are immersed in the sea

VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

35.4

AUTONOMIA MN
RANGE NM

1000

RAPPORTO PESO POTENZA
MASS
OUTLET POWER
kg/kw

40

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

5.4

13:32
6.3°T
SPD
35.4kn
LOG1 WT
0.0kn
SOG
35.1kn
3.5°T
EPFS1
43°52.258'N
010°08.272'E
WGS84
GPS

MANGUSTA YACHTS - OVERMARINE GROUP
info@mangustayachts.com
www.mangustayachts.com

PROJECT
Igor Lobanov (exterior design) • m2atelier /Overmarine Group (interior design)

SCAFO
Lunghezza f.t. 49.9m • Baglio massimo 9,20m • Pescaggio 2,0m • Scafo in composito • Sovrastruttura in composito • Dislocamento a vuoto 290 t • Dislocamento a pieno carico 315 t • Gross Tonnage 499GT • Serbatoio combustibile *40.000 l* • Serbatoio acqua *4.000 l* • Ospitalità 6 cabine per 12 persone • 5 cabine per l'equipaggio per 10 persone

MOTORI PRINCIPALI
4 x Mtu 16V 2000 M96L 2600 cv @ 2450 rpm (1.939 *kW*) IMO Tier II EPA Tier 3

TRASMISSIONI
2 x waterjets Kamewa S4-71 + 2 x waterjets Kamewa B4-71 Propeller

CERTIFICAZIONE
American Bureau of Shipping
✠ A1 Yachting Service, (E), (✠) AMS
REG Yacht Code compliance

HULL
LOA 49.9m • Maximum beam 9.20m • Draft 2.0m • Hull in composite material • Superstructure in composite material • Light mass displacement 290 t • Full load displacement 315 t • Gross Tonnage 499GT • Fuel tanks volume *40,000 l* • Water tank volume *4,000 l* • Accommodation: 6 cabins for the owner and his guests for a total of 12 people • 5 cabins for the crew for a total of 10 people

MAIN PROPULSION
4 x MTU 16V 2,000 M96L 2600 hp @ 2450 rpm (1,939 *kW*) IMO Tier II EPA Tier 3

TRANSMISSION
2 x waterjets Kamewa S4-71 + 2 x waterjets Kamewa B4-71 Propeller

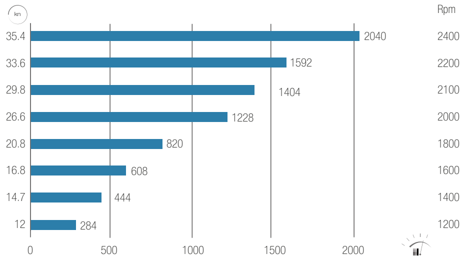
CERTIFICATION
American Bureau of Shipping
✠ A1 Yachting Service, (E), (✠) AMS
REG Yacht Code compliance

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Viareggio
Mare Sea state	Leggermente mosso Slightly moved
Vento forza//Wind speed	9.6 nodi//kn
Altezza onda//Wave height	0.3 m
Persone a bordo//People on board	9
Combustibile imbarcato Fuel volume on board	*21,700 l*
Acqua imbarcata Water volume on board	*3500 l*
Motore Main propulsion	4 x MTU 2,600 hp - 1,939 *kW*

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

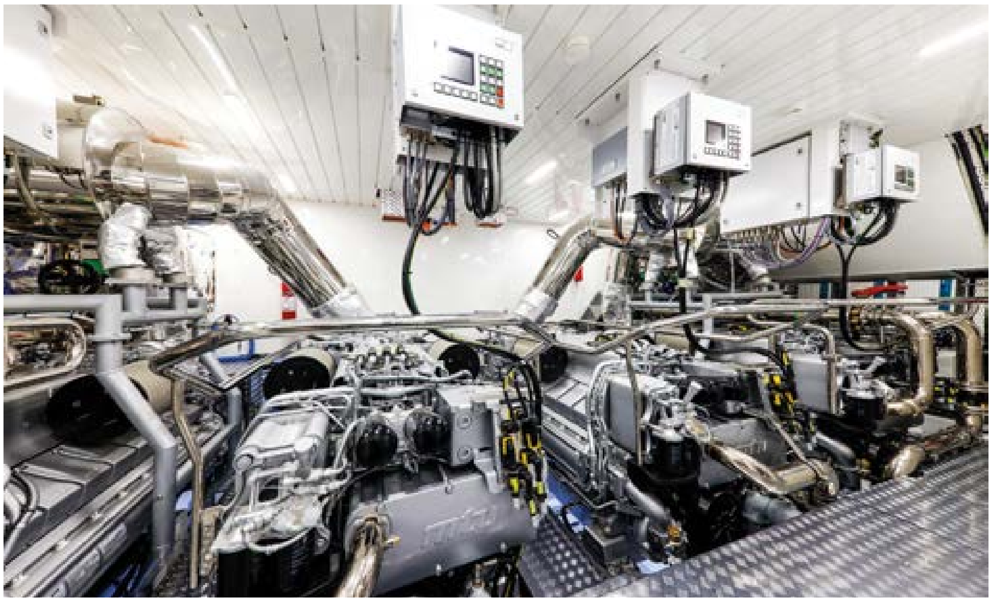
CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI
(CRUISING SPEED)

39.4

Giri/min Engine rotational speed 1/min	Velocità kn Boat speed in knots	Consumi totali l/h Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Consumi litro miglio Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Autonomia mn Range na mi
1200	12	284	23.6	1690
1400	14.7	444	30.2	1324
1600	16.8	608	36.2	1105
1800	20.8	820	39.4	1014
2000	26.6	1228	46.1	866
2100	29.8	1404	47.1	849
2200	33.6	1592	47.4	844
2400	35.4	2040	57.6	694

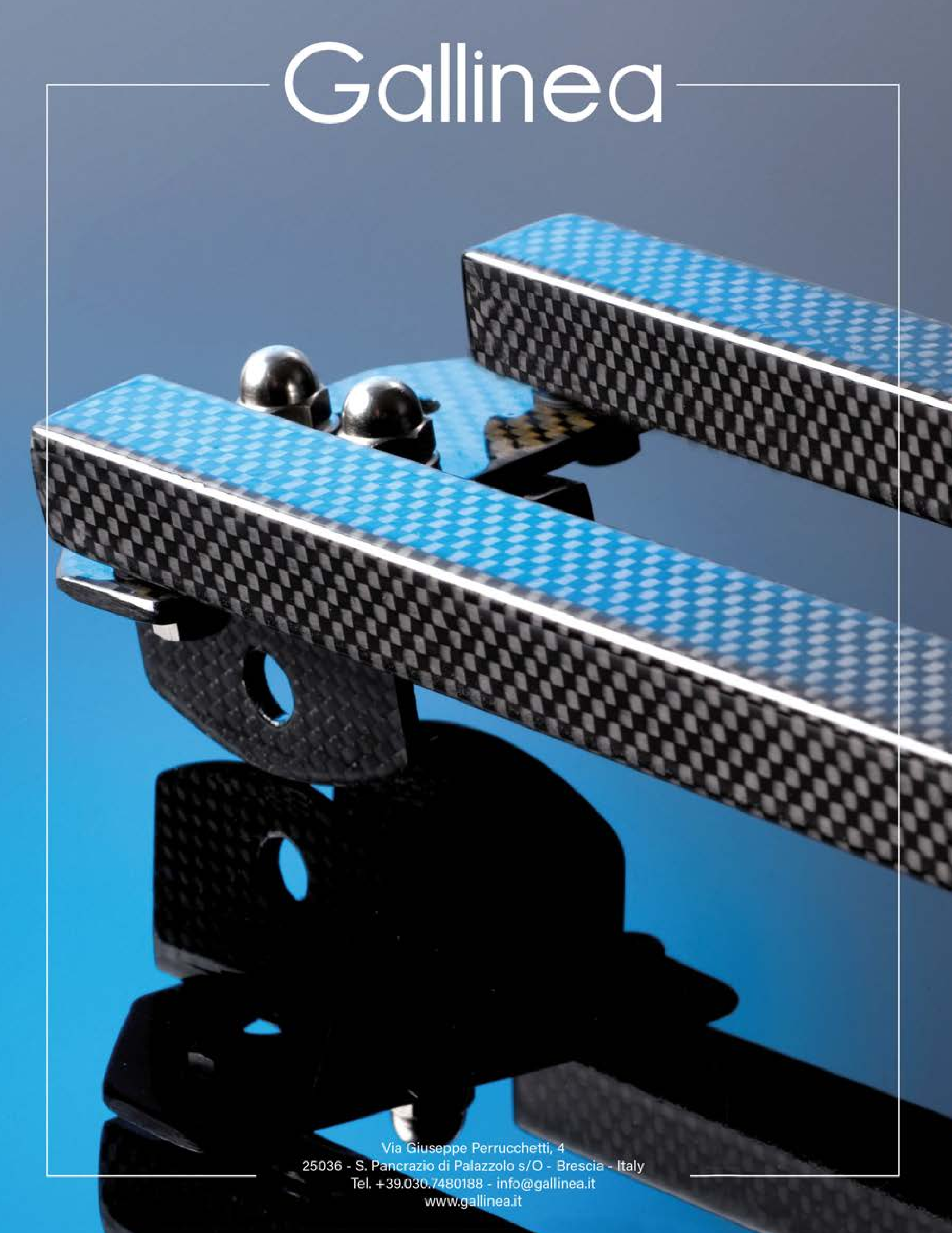


Engine room

In sala macchine ci sono quattro motori Rolls Royce Mtu di 2.600 cavalli ciascuno, che abbinati a quattro idrogetti Kongsberg-Kamewa consentono una velocità massima di oltre 35 nodi.

The engine room houses four Rolls Royce MTU engines, each producing 2,600 hp, which together with four Kongsberg-Kamewa waterjets give a top speed of over 35 knots.

as it rushes past you at full speed. The flexibility and multi-functionality of the master stateroom in particular, but indeed of the whole yacht, contribute to much-needed mental and physical wellbeing. The sea and nature all around you have an enormous regenerative power, helping you to find the balance between body, mind and energy and to experience well-being. Feelings are strong here, leaving you truly relaxed and at ease. Inside and outside are in constant visual contact with each other and, above all, with the sea. They are a feature of life on board, allowing the owner and guests to never forget that they are on a yacht that provides a sense of connection with the water.
The interiors are entirely bespoke, designed by the m2atelier studio in collaboration with the shipyard's design team. Light but warm and inviting colours have been chosen for this particular boat, and this is reflected throughout the boat. Elements that stand out from this muted and soft colour palette include (on the main deck) the forward wall of the saloon, which is clad in vintage pink wood with a reed-like effect, the gunmetal lacquer that completely covers the entire staircase, the beautiful intricately designed wallpaper - which looks like a painting - in the bathroom and the wall of the entrance to the master cabin. ◣



Gallinea

Via Giuseppe Perrucchetti, 4
25036 - S. Pancrazio di Palazzolo s/O - Brescia - Italy
Tel. +39.030.7480188 - info@gallinea.it
www.gallinea.it

Test

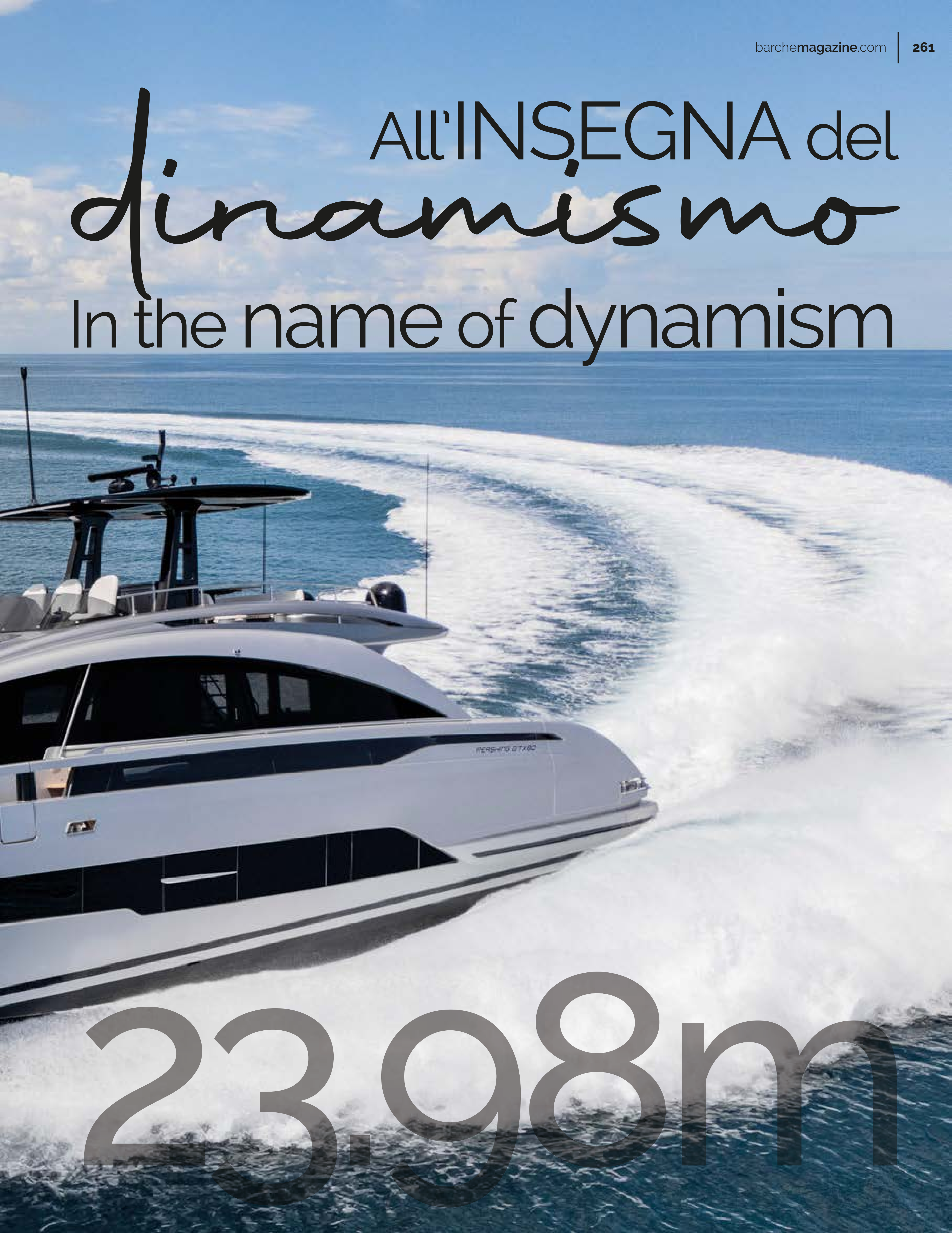
PERSHING *GTX80*, GRAZIE A TRE MOTORI VOLVO PENTA DI 1.000 CAVALLI CIASCUNO E TRASMISSIONI IPS 1350, HA UNA VELOCITÀ MASSIMA DI 33,7 NODI

PERSHING *GTX80* HAS A TOP SPEED OF 33.7 KNOTS THANKS TO THREE VOLVO PENTA ENGINES OF 1,000 HP EACH AND IPS 1350 TRANSMISSIONS

by Maurizio Darai

All'INSEGNA del dinamismo

In the name of dynamism


PERSHING GTX80

23.98m

Pershing *GTX80* è il frutto della collaborazione fra il Comitato Strategico di Prodotto Ferretti Group, presieduto dall'ingegner Piero Ferrari, lo studio Vallicelli Design e la Direzione Engineering del Gruppo. Lo yacht misura 24 metri di lunghezza per un baglio massimo di 5,80 metri.
Il pozzetto a poppa ha le due impavesate che con un meccanismo elettroidraulico si aprono e, ruotando di 90 gradi, formano una terrazza sul mare di 28 metri quadrati con una larghezza di 8,80 metri direttamente collegata alla plancetta basculante che può essere utilizzata anche come spiaggetta a filo d'acqua. Il pozzetto principale misura 14 metri quadrati e accoglie la zona dining esterna che attraverso una porta elettrica scorrevole a scomparsa si connette con la cucina che si trova sul lato sinistro direttamente affacciata alla zona conviviale interna. Questa soluzione senza nessuna paratia interna permette di avere una visione totale da prua a poppa senza interruzione visiva dando un senso di ampiezza difficilmente riscontrabile in unità inferiori ai 100 piedi. Le vetrate panoramiche che delimitano il salone e che scendono fino ai passaggi laterali lasciano scoprire il mare anche stando seduti sui comodi divani del living così da creare un continuo contatto visivo con l'acqua e la luce circostante.
Nel salone completamente aperto verso l'esterno anche il cielino è studiato per creare un effetto di luce particolare attraverso il sapiente uso di tagli geometrici nei pannelli in legno tinta grigio seta da cui emergono fessure illuminate a led per un effetto luce molto elegante che lega esterno ed interno in un unicum ampliando la sensazione dello spazio che sembra senza soluzione di continuità.
Per quanto riguarda i colori della zona living è stato scelto di esaltare i contrasti tra gli imbottiti in pelle in tinte neutre e le superfici fredde metallizzate laccate

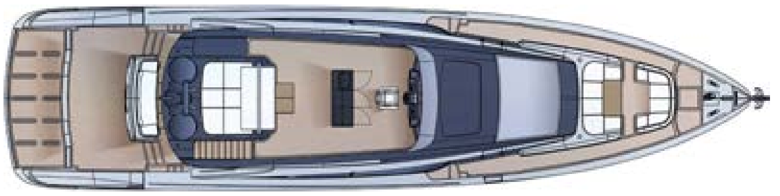
La plancia di comando all'estrema prua ha una posizione rialzata e gode di una visibilità a 360°. Al di sopra del parabrezza è disponibile un tettuccio apribile che facilita una ventilazione naturale dell'area.

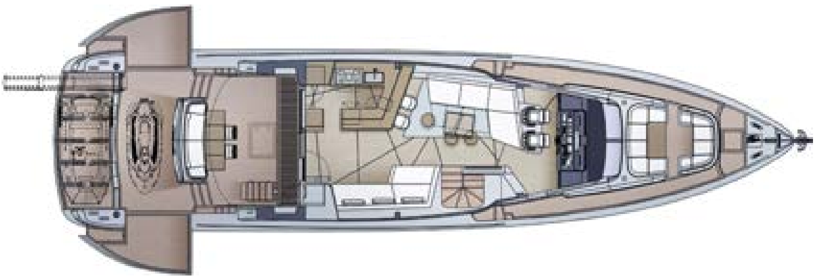
The helm station, deep in the bow, is raised to give a 360-degree view. There is a sliding roof above the windscreen, which can be opened for ventilation.

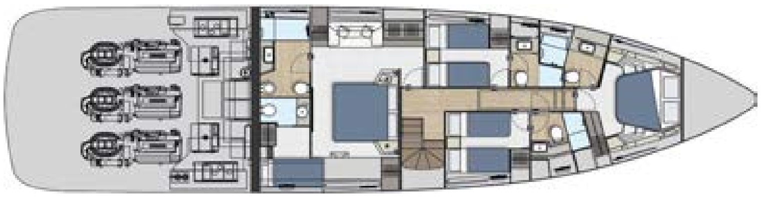
Gli arredi sono altamente personalizzabili, la cabina armatoriale è interamente rivestita da pannellature in cuoio azzurro ad effetto nuvolato, applicate con differenti spaziature e larghezze.

The interior is highly customisable and the master cabin is fully upholstered in blue leather with a cloudy effect, which varies in width and spacing.

effetto acciaio degli arredi. All'estremità prodiera del salone è collocato il posto di pilotaggio leggermente rialzato rispetto al ponte principale, con due poltrone di comando ergonomicamente molto comode che consentono navigazioni anche prolungate. Ottima la visuale di tutta la barca che permette manovre sicure in porto senza dover salire sul fly e senza la necessità di una terza stazione a poppa. Tutta la gestione della barca è visibile da tre monitor da 17 pollici che sono sia di controllo, sia di comando, ovviamente la navionica inserita è di primo livello e completissima. Il *GTX80* presenta un sundeck molto ampio, di 23 m² che garantisce uno spazio interno da "gran turismo". Anche la tuga dal profilo ad arco dinamico e filante e l'hardtop in carbonio (optional) concorrono a rendere la linea della barca elegante e scattante. Sul ponte a poppa trova posto un ampio prendisole che occupa l'intero baglio, dispone di tavolo che permette di pranzare in totale relax con possibilità di panca aggiuntiva servita da un capiente mobile bar.







A prua del mobile bar si trova la posizione di guida esterna con tre sedute e due monitor. Ma una barca va provata in navigazione e possibilmente con un po' di onda e quasi a pieno carico e questa volta la fortuna ci ha assistito. Fuori del porto del Lido di Venezia abbiamo trovato un po' di mare e abbiamo incrociato un paio di navi traghetto che ci hanno dato modo di capire l'efficienza e la stabilità della carena: anche nell'incrocio di scie importanti lo scafo non ha praticamente mai picchiato sull'onda e in navigazione nelle cabine e in plancia non ho sentito quei fastidiosissimi cigolii che accompagnano la maggior parte delle unità in navigazione veloce. Il rumore che ho riscontrato in navigazione è stato generato dallo sciabordio delle onde. La manovrabilità, grazie alle trasmissioni Ips, è ottima a tutte le andature e disinserendo lo stabilizzatore (optional) nelle virate anche di stretto raggio non c'è mai stato un coricamento laterale fastidioso. Durante la prova non ho utilizzato i flaps per testare meglio l'efficienza della carena. È comunque constatato che il loro utilizzo migliora le prestazioni a tutte le andature. Superando però i 25 nodi la loro funzione è solo di raddrizzamento sull'asse longitudinale, se necessario. La planata è pronta senza vibrazioni o fumosità evidente e si raggiungono 28 nodi in soli 19 secondi. La sala macchine è ampia e permette la manutenzione ordinaria senza stress

Le cabine sono quattro, a prua una Vip con un letto di dimensioni importanti, a centro barca le due riservate agli ospiti e verso poppa la cabina armatore a tutto baglio. Tutte hanno il bagno privato con box doccia e bidet. La plancetta può assumente tre posizioni differenti, può essere lasciata a riposo oppure, grazie alla movimentazione "dual linear lift", si allinea perfettamente con l'area beach ampliandola e integrando la zona vivibile a poppa.

There are four staterooms, with a VIP forward stateroom with a large bed, two guest cabins amidships and the full beam master cabin aft; all accommodation has en suite facilities with shower and bidet. The stern platform can be used in three different positions. It can be left in the standard position, used to launch the tender, or raised using the dual linear lift function to blend in perfectly with the beach area.

da parte dei tecnici, la pulizia e l'ordine degli impianti ne fa un locale facilmente comprensibile sin dal primo momento anche ai non addetti ai lavori. L'ingresso al centro del pozzetto è agevole e senza rischi, grazie ad un portellone di generose dimensioni ed una scala con solidi appigli. Ultimo particolare che mi è piaciuto molto è dato dalla dimensione e dall'ergonomia dei piani di ormeggio e dei verricelli di tonneggio che sono inseriti nell'impavesata di poppa. Anche il verricello di prua del salpaancore è di facile manutenzione, posizionato su un pozzo catena ben strutturato che sicuramente non dà nessun problema di incattivamento quando si salpa.

The Pershing *GTX80* is the result of a collaboration between the Ferretti Group's Strategy Committee (headed by engineer Piero Ferrari), the Vallicelli Design Studio and the Group's Engineering Department. It is 24 metres long and 5.80 metres wide.
The stern cockpit has two bulwarks with a hydraulic mechanism that opens ninety degrees to create a 28-square-metre sea terrace. This increases the beam to 8.80 metres and the area is directly connected to the platform, which can be lowered to create a water level area. The main cockpit is 14 square metres and houses the outside dining area, which is connected to the galley by an electric sliding door. The galley is on the port side and overlooks the interior social area. The absence of internal bulkheads gives a complete and uninterrupted view from stern to bow, which is difficult to find in boats under 100 feet. The panoramic windows surrounding the saloon and extending down to the gangways allow you to admire the sea from the comfort of the saloon sofas. There is constant visual contact with the surrounding water and light. The saloon is completely open at the aft end and even the ceiling has been designed to create a special light effect, with the clever use of geometric cuts in the silk grey wood panels, with gaps lit by LEDs, creating a very elegant look that links the interior and exterior into a single continuous whole, extending the sense of space seemingly seamlessly. In terms of colour, the living area has been designed to emphasise the contrast between the neutral tones of the leather upholstery and the colder metallic paint and steel effect of the furniture. The helm station is located in the forward part of the saloon, slightly higher than the main deck. The two helm seats are very comfortable and ergonomic, so good for long trips, and there are excellent sight lines throughout the boat, so you can manoeuvre safely in the harbour without having to go up to the

Nella zona prodiera c'è un tavolo pieghevole in teak e regolabile in altezza con comando elettrico che grazie alle sedute laterali può trasformare quest'area o in un prendisole gigantesco o in una zona relax e conviviale. Al Fly si sale tramite una scala in teak e acciaio che si trova sul lato di dritta in pozzetto che nasconde anche l'ingresso alla cabina dell'equipaggio.

In the stern area, there is a folding teak table that can be electronically lowered and combined with the side seats to convert this area into a huge sun pad or a place to relax and socialise. The flybridge is accessed through a steel and teak staircase on the starboard side of the cockpit, which also hides the entrance to the crew quarters.

VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

33.7

AUTONOMIA MN
RANGE NM

340

RAPPORTO PESO POTENZA
MASS OUTLET POWER

kg/kW

27

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

4.1

PESO
DISPLACEMENT

59

PERSHING - FERRETTI GROUP
www.pershing-yacht.com

PROGETTO
Design Studio Vallicelli e Comitato Strategico di Prodotto Ferretti Group • Architettura navale Dipartimento Engineering Ferretti Group

SCAFO
Lunghezza f.t. 23,98m • Lunghezza al galleggiamento 23,26m • Larghezza 5,80m • Pescaggio 1,90m • Dislocamento a imbarcazione scarica e asciutta 50 t • Dislocamento a pieno carico 59,2 t • Serbatoio carburante *5.100 l* • Serbatoio acqua *1.300 l* • Cabine ospiti 4 • Bagni ospiti 4 • Cabine equipaggio 1 • Bagni equipaggio 1

MOTORI
3 x Volvo Penta D13 Ips 1350

CLASSIFICAZIONE CE
CAT A 14 persone

PREZZO
Prezzo base per l'Europa 5.220.000 € più Iva

PROJECT
Design Studio Vallicelli and Ferretti Group Strategic Committee • Ferretti Group Engineering Department (naval architecture)

HULL
LOA 23.98m • LWL 23.26m • Beam 5.80m Draft 1.90m • Displacement 50 t (Unload and dry) • Full load displacement 59.2 t • Fuel tank volume *5,100 l* • Water tank volume *1,300 l* • 4 guest cabins • 4 guest bathrooms • 1 crew cabin • 1 crew bathroom

MAIN PROPULSION
3 x Volvo Penta D13 Ips 1350

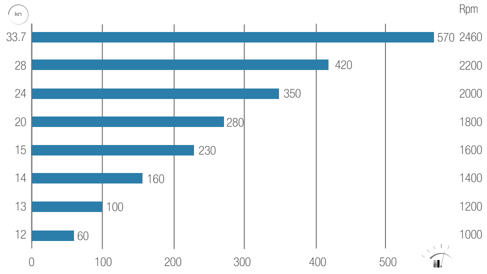
EC CERTIFICATION
CAT A 14 people

PRICE
Price for Europe starting from 5,220,000 € Excl.VAT

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Venezia
Mare Sea state	Leggermente mosso Slightly moved
Vento forza//Wind speed	10 nodi//kn
Altezza onda//Wave height	0,5 m
Persone a bordo//People on board	14
Combustibile imbarcato Fuel volume on board	*3.614 l*
Acqua imbarcata Water volume on board	*850 l*

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Con la marcia ingranata al minimo la barca passa da 6 a 28 nodi in 19 secondi.
The boat goes from 6 to 28 knots in 19 seconds with the gear in neutral.

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI (CRUISING SPEED)

14

Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Range na mi
1000	12	60	5	1020
1200	13	100	7.6	663
1400	14	160	11.4	446
1600	15	230	15.3	332
1800	20	280	14	364
2000	24	350	14.5	349
2200	28	420	15	339
2460	33.7	570	16.9	301

Engine room

In sala macchine ci sono tre motori Volvo Penta D13 con trasmissioni Ips 1350 della potenza di 1.000 cavalli ciascuno che permettono di raggiungere una velocità massima di 33,7 nodi e una velocità di crociera di 28 nodi.

The engine room has three Volvo Penta D13s with IPS1350 transmission each developing 1,000 horsepower and providing a top speed of 33.7 knots and a 28-knot cruising speed.

fly deck and without the need for a third station in the stern. You can control and manage everything on the boat with three 17” monitors and the Navionics are first class and comprehensive. The *GTX80* has a very large sundeck of 23 square metres, giving it a “gran turismo” interior. The deckhouse, with its streamlined dynamic arch and optional carbon fibre hardtop, also gives the profile an elegant and exciting look. Aft is a large, full-height sun pad that, together with the dining table, makes for a very relaxed lunchtime, and can even be extended to include a settee served by a substantial bar unit. Forward of this is the helm station with three seats and two monitors. But a boat also needs to be tested on the water, preferably with a few waves and a full load. We were lucky enough to find some rougher water in the sea off the Venice Lido, and we also crossed a couple of ferries, which gave us a chance to gauge the efficiency and stability of the hull. One important detail I noticed was that the boat hardly ever bounced on the waves, even when it was waking up quite a bit. So when underway, whether in the cabins or at the helm, I never felt any of that annoying squeaking you hear when most boats are going fast. Any noise I did hear while underway was the sound of the waves. The manoeuvrability delivered by the IPS transmission is excellent at all speeds, and when I tried disconnecting the stabiliser (which doesn’t come as standard) in turns – including tight ones – it never lurched. We didn’t use the flaps during the test to see how efficient the hull was, even though it was clear that using them improves performance at all speeds, even though above 25 knots they can only be used to straighten up if required. It gets on a plane quickly and without any vibration or noticeable uncertainty, and you can get up to 28 knots in just nineteen seconds. The engine room is large and allows regular maintenance to be carried out with ease, while the clean lines and tidiness of the equipment make it a place that is easy to understand even for non-professionals; it is accessed through a large hatch in the centre of the cockpit and down a ladder with solid struts, which makes it feel safe. A final detail that I liked was the size and ergonomics of the mooring equipment and winches, which are integrated into the stern bulwarks. The bow windlass is equally large and easy to service and is located above a well-designed chain well that won’t jam the chain when the anchor is hoisted. ◣

FURUNO

Elettronica avanzata e controllo intuitivo con NavNet TZtouchXL

MCU006
Controllo remoto completo
TZT24X
TZT22X
TZT16X
TZT13X
TZT10X

I nuovi Display Multifunzione NavNet TZtouchXL offrono la potenza per vedere e fare di più con una nitidezza senza precedenti

10 layout disponibili, inclusa la possibilità di suddividere lo schermo in 6 diverse finestre	Integrazione con NAVpilot per un maggiore risparmio di carburante	Disponibili opzioni radar ed ecoscandagli ad alta potenza	Possibilità di collegare fino a 6 Display Multifunzione TZtouchXL	Collegamento a sensori pluripremiati

NAVnet TZ touchXL

Nuovo equilibrio

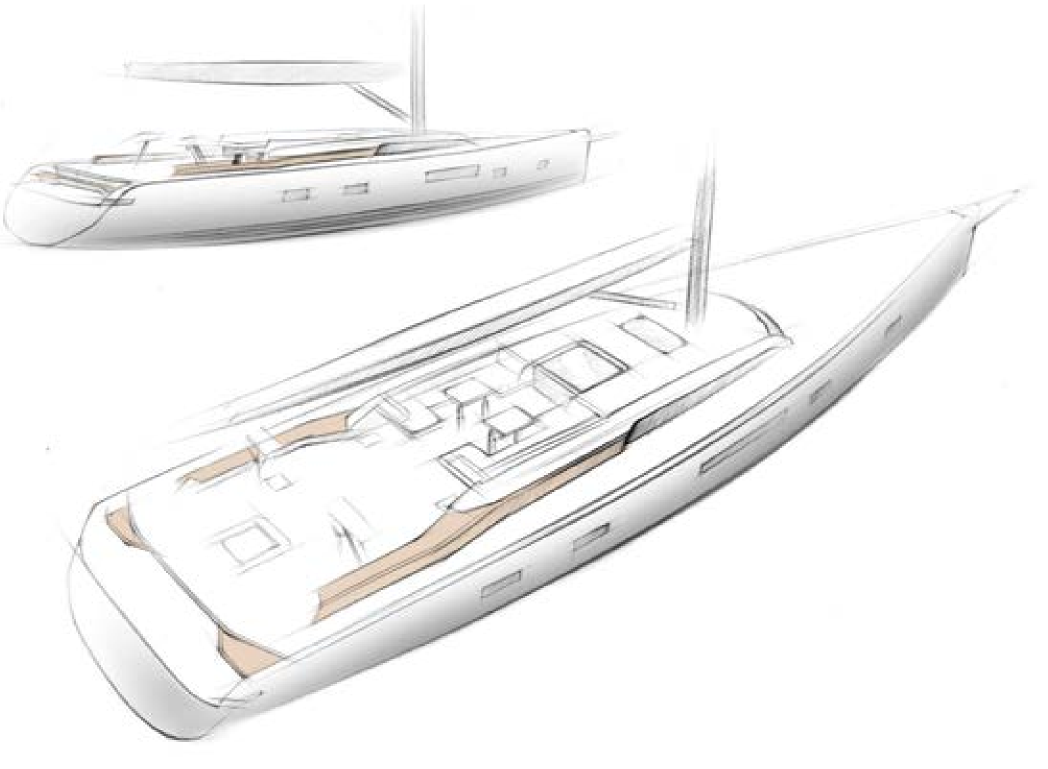
A new balance

I NUOVI OBIETTIVI “MAXI” DEL DIPORTO NON GUARDANO PIÙ UNICAMENTE ALLA LUNGHEZZA FUORI TUTTO O AL DESIGN VIRTUOSO, MA A UNA NUOVA IDENTITÀ *ECOFRIENDLY* CHE SI AFFACCIA NELLE COSCIENZE E NELLE AZIONI PER METTERE LENTAMENTE IN DISCUSSIONE ABITUDINI SPESSO ANCORA INSOSTENIBILI ED ENERGIVORE

THE NEW MAXI APPROACH TO YACHTING ISN'T JUST A QUESTION OF OVERALL LENGTH OR VIRTUOUS DESIGN. IT'S ALSO A NEW ECO-FRIENDLY IDENTITY IN OUR APPROACH AND OUR CHOICES, GRADUALLY CHALLENGING HABITS THAT ARE OFTEN STILL UNSUSTAINABLE AND ENERGY-INTENSIVE

by Sacha Giannini

“*DreamCatcher*” rappresenta per Nautor un sogno, un piccolo grande maxi innovativo, il primo dei due nuovi *Swan 88* varati a primavera presso il BTC *Boatbuilding Technology Centre* a Pietarsaari, in Finlandia. È il primo prototipo hybrid di Nautor con propulsione mista termico elettrica che integra a un propulsore Cummins, un motore *full electric “Deep Blue”* Torqueedo. Una macchina motrice ad alta tensione (360 V), direttamente alimentata da potenti batterie e/o ricaricata tramite due generatori diesel *Northern Light 20 kW*, oltre che dal motore principale da 230 cv. In modalità elettrica è sorprendente, silenziosa e veloce, raggiunge punte di 11,4 nodi, con un range di 16 miglia nautiche a 10 nodi in poco più di 1,5 ore di navigazione, fino ad arrivare senza sosta oltre le 5 ore di utilizzo con circa 40 miglia nautiche a 7,5 nodi. Tramite i due generatori, in modalità di mantenimento, l’autonomia raggiunge livelli davvero incredibili, consentendo a 10 nodi più di 100 ore di navigazione con 1.000 miglia di range fino a coprire 2.000 miglia in 270 ore con un *best range cruising* di 7,5 nodi. Con 54 tonnellate dislocanti (meno di 1/3 destinato in chiglia), oltre 28 metri fuori tutto e più di 5.000 litri di liquidi imbarcati ha una dimensione d'ingresso di tutto rispetto nel mondo dei Maxi. 435 metri quadrati di vele standard (randa 235 m^2 e genoa 200 m^2) consentono di



28.27m
DreamCatcher

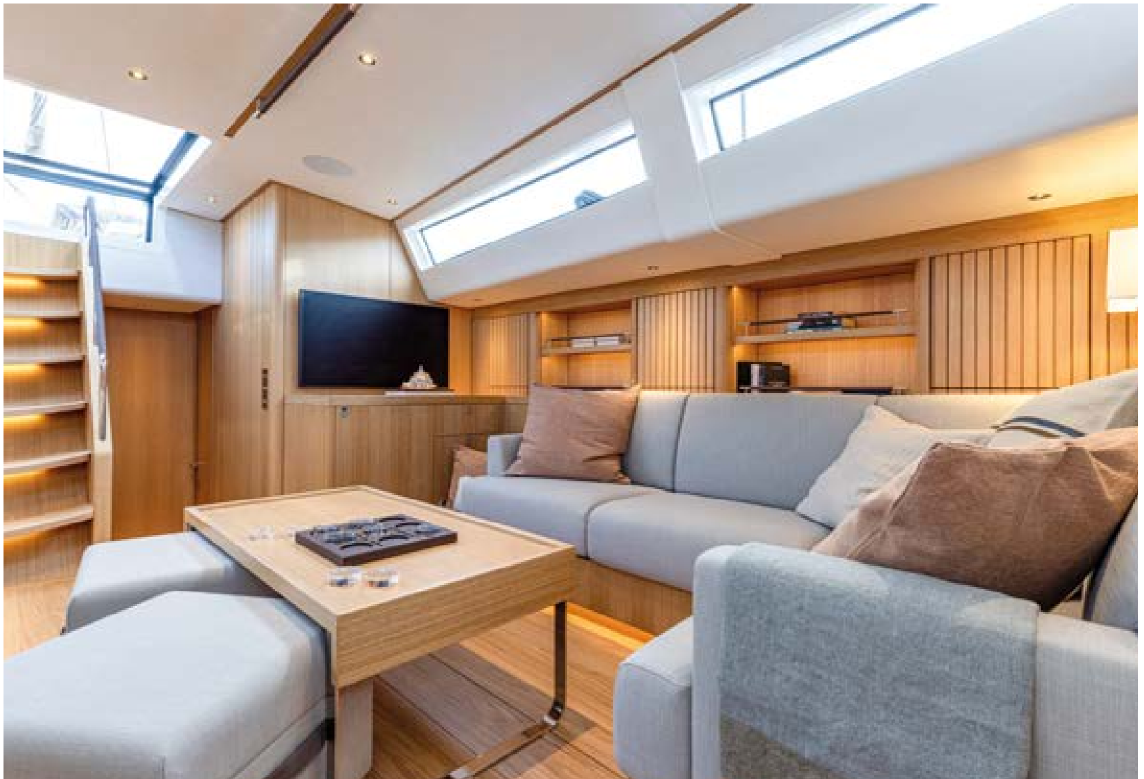
raggiungere in autonomia davvero ogni destinazione e rotta, un vero *blue water cruising* incredibilmente comodo e veloce oltre ogni aspettativa. In perfetto equilibrio tra sbandamenti (limitati al massimo a 20°) e assetti, tra velocità e consumi, tra percezione degli spazi e interpretazione delle "regole" nautiche, questo *maxi Swan 88* è la sintesi *"home comfort feel"* di una barca proiettata nel futuro. In solo 1 ora e ½ i due generatori ricaricano a pieno 1 tonnellata di batterie al litio ed in 6 ore di *shore power charger*, tutti gli *hotel&onboard appliances AC/DC* raggiungono totale autonomia in *full electric mode*, nel pieno rispetto delle rade, delle banchine e del silenzio della notte! Per non farsi mancare nulla anche un idrogeneratore, già a 8 nodi, ricarica in automatico le batterie. Lo scafo e le appendici, ottimizzate per la crociera, hanno un bulbo a T fisso o telescopico e una doppia pala del timone, che, oltre a ridurre il pescaggio, ha un buon equilibrio e presa sull'acqua. Costruita quasi interamente in fibra di carbonio ed epossidica, utilizza la tecnologia di laminazione Sprint, un tessuto secco pre-impregnato con una faccia epoxy adesiva e pre-catalizzata capace di polimerizzare il film e saturare tutta la fibra in un "sacco vacuum" e in una successiva post-cottura. Praticamente il meglio della stratificazione manuale oggi presente sul mercato nautico mondiale.

Gli interni funzionano molto bene, con due versioni per la grande suite armatoriale a prua e tre/quattro cabine per gli ospiti, la poppa è invece destinata ai servizi e all'equipaggio che può ospitare quattro marinai in due cabine, accessibili anche dalla coperta. L'intramontabile essenza rovere, il lino, il cotone, la pelle e la luce diretta che filtra dall'enorme tambuccio trasparente insieme alla funzionale distribuzione degli spazi, combinano volumi, geometrie e materiali in un "classico contemporaneo" destinato a durare nel tempo. Bilanciare forme e colori, luminosità e percorsi è il risultato di un raffinato lavoro di combinazioni pensato attentamente dall'architetto Misa Poggi. L'architettura navale è firmata German Frers, gli esterni sono invece disegnati da Lucio Micheletti, che ha predisposto volumi, forme e dettagli secondo il principio del "movimento". L'*88'* è una barca che cerca il vento, anche da ferma la percezione è questa, le sue linee equilibrate sembrano lavorare con le masse d'aria per levigare superfici e angoli in un combinarsi di design e tecnologie nascoste. L'ingegneria del sistema è appena percepita perché ben mimetizzata nella pulizia del disegno, ma esalta l'estetica e l'uso funzionale degli spazi, inseguendo il sogno di "catturare" lusso, comfort e velocità con una costante sensazione di movimento, dall'ormeggio fino in rada.

Dallo sprayhood/bimini integrato sotto il teak della tuga, alle bitte a scomparsa, al musone per accogliere "fuori bordo" ancora e catena, al paramare in teak che sembra sollevarsi dal ponte in un'armonia di curve e rialzi, la "mimesi" in coperta acquisisce una dimensione estetica, logistica e compositiva, fino a

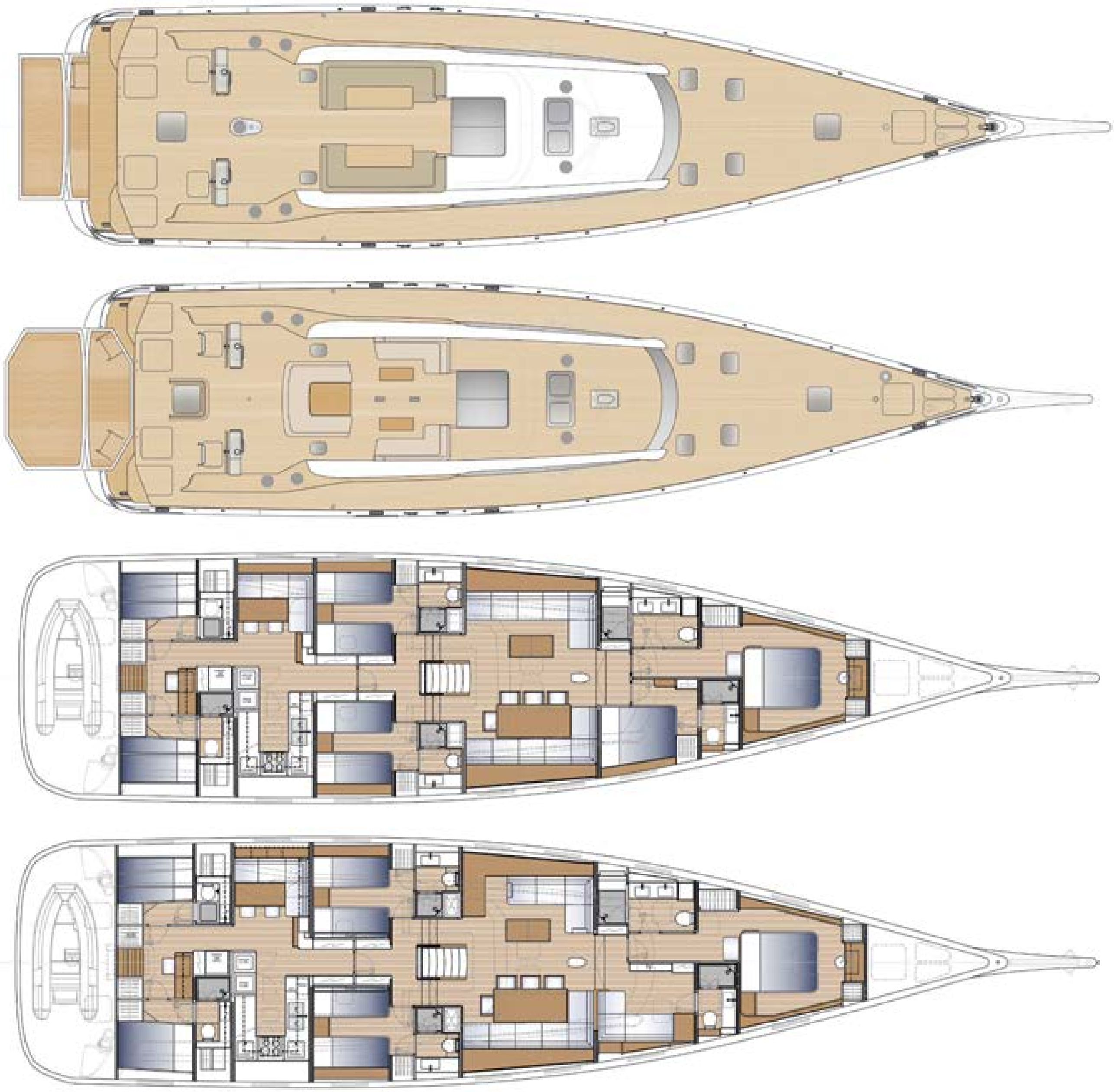
«QUANDO SI SALE SU UNA BARCA, SI DOVREBBE ENTRARE IN UN LUOGO MOLTO CONFORTEVOLE, ARMONIOSO E MAGICO. QUESTA MAGIA NASCE DALL'EQUILIBRIO CHE SI CREA TRA VOLUMI, GEOMETRIE, ARCHITETTURA E MATERIALI».
«STEPPING INTO A BOAT MUST BE VERY COMFORTABLE, HARMONIOUS AND MAGICAL. THIS MAGIC COMES FROM THE BALANCE CREATED BETWEEN VOLUMES, GEOMETRY, ARCHITECTURE AND MATERIALS».

MISA POGGI



La sezione di poppa è divisa in due aree separate; la prima è una zona metà equipaggio e metà ospiti, con un'ampia cucina e una seconda dinette, che può essere utilizzata come mensa equipaggio, ma anche per la colazione degli ospiti, o come comodo luogo dove i bambini possono stare protetti durante la navigazione.

The aft section is divided into two separate areas; the first is a crew/guest area with a large galley and a second dinette that can be used as a crew dining area, for guest breakfasts or as a comfortable space where children can be kept safe while underway.



Gli interni standard sono il tipico layout armatoriale a prua, con quattro cabine ospiti con bagno privato e un'area dedicata per un massimo di quattro membri d'equipaggio. La cabina dell'armatore è spaziosa e confortevole con un ampio bagno privato, mentre più a poppa la cabina Vip degli ospiti può essere facoltativamente convertita in una sala TV, e le due cabine ospiti doppie con letti pullman opzionali.

The standard accommodation includes a typical master suite in the bow, four guest cabins with en-suite facilities and accommodation for up to four crew. The master stateroom is spacious and comfortable with a large en suite bathroom, while further aft the VIP stateroom can easily be converted into a TV room and there are two guest cabins with optional fold-down beds.

risolvere anche limiti normativi. Con un chiaro incastro a poppa di volumi, piani e gradini sfalsati si superano dislivelli necessari a mantenere una convenzionale lunghezza di carico al galleggiamento *"Load Line Lenght"* dentro precisi intervalli, per facilitare le certificazioni commerciali di eventuali noleggi. 6,80 metri di baglio, pressoché costanti da mezza nave a poppa, costringono a un attento lavoro sui percorsi, sulle prospettive, sulle distanze e manovre, sulla sicurezza e *"step by step"* anche sulla discesa a poppa, dove entrano in gioco i "buchi" normativi, i regolamenti, le misurazioni, oltre le quali cambiano categorie e conformità. Il progetto di una barca è un complesso "groviglio" di tecnologie, in continuo equilibrio di sicurezze e dettagli che possono trasformare un luogo qualunque in un perfetto spazio

VELOCITÀ MAX DI BOLINA NODI
HAULING MAX SPEED IN KNOTS

7.3

SUPERFICIE VELICA M²
SAILING SURFACE M²

432

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

4.2

DISLOCAMENTO
DISPLACEMENT

54

t

NAUTOR'S SWAN

Pietarsaari - Finland
Nautor Holding Italian Headquarters
Borgo SS. Apostoli, 29
I-50123 Firenze
T. +39 055 240382
info@nautorswan.com
www.nautorswan.com

PROJECT

German Frers (naval architecture) • Lucio Micheletti (exterior design) • Misa Poggi (interior design)

SCAFO

Lunghezza f.t. 28,27m • Lunghezza scafo 26,54m • Lunghezza al galleggiamento LWL 23,99m • Baglio massimo 6,79m • Pescaggio ¾. 6m • Dislocamento a vuoto 54.100 kg • Zavorra 15.050 kg • Serbatoio carburante *2.800 l* • Serbatoio acqua *1.500 l* • Serbatoio acque grigie *400 l* • Serbatoio acque nere *400 l* - Superficie velica 432,7 m²

MOTORE

Cummins BTA4.5-ME 230 cv • 172 *kW* • Batterie di servizio 24V l200Ah / 5 h Handling system battery 24V 300Ah / 20h Starting batteries 12V 75Ah / 20h

CERTIFICAZIONE CE

CAT A

PREZZO

A partire da 10,5 € mln

HULL

LOA 28.27m • Length 26.54m • LWL 23.99m • Maximum beam 6.79m • Draft ¾.6m • Light mass displacement 54,100 kg • Ballast 15,050 kg • Fuel tank volume *2,800 l* • Water tank volume *1,500 l* • Grey water tank volume *400 l* • Waste water tank volume *400 l* • Sailing surface 432.7 m²

MAIN PROPULSION

Cummins BTA4.5-ME 230 hp • 172 *kW* • Service batteries 24V l200Ah / 5 h Handling System battery 24V 300Ah / 20h Starting batteries 12V 75Ah / 20h

EC CERTIFICATION

CAT A

PRICE

Starting from 10.5 € million

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Pietarsaari, Finland
Mare//Sea state	Calmo//Calm
Vento forza	Circa 6/7 nodi
Wind speed	About 6/7 knots
Persone a bordo//People on board	18
Carburante imbarcato	*830 l*
Fuel volume on board	

LE APPENDICI DELLO SCAFO SONO OTTIMIZZATE PER LA CROCIERA, CON UN PESCAGGIO MODERATO STANDARD DI 4 METRI E OPZIONI PER CHIGLIE A PESCAGGIO RIDOTTO, TELESCOPICHE E PERFORMANTI.
THE HULL APPENDAGES HAVE BEEN OPTIMISED FOR CRUISING, WITH A MODERATE - AND STANDARD - FOUR-METRE DRAUGHT, AND THE POSSIBILITY OF HAVING A SHORTER, TELESCOPIC OR HIGH-PERFORMANCE KEEL.

Prestazioni a vela//Under sail performance

Andatura	Angolo	Velocità Nodi	Vento Reale Nodi
Point of sail	*Angle*	*Speed knots*	*Real Wind knots*
Bolina stretta//*Close Hauled*	40°	7.3	8.5
Bolina//*On the wind*	45°	6.5	7.4
Bolina larga//*Close reach*	60°	6.6	7
Traverso//*Beam reach*	90°	5.4	6

marino. Tientibene, corrimano e pulpiti rappresentano insieme alle cime di bordo un segno distintivo delle barche, soprattutto a vela. La coperta dello *Swan 88'*, pulitissima ed essenziale, è carente solo di tientibene antirollio sulla tuga e/o di pulpiti a piede d'albero per garantire appigli durante la navigazione o un più ordinato rifugio alle cime addugliate "a riposo". La drizza randa, come molte altre manovre correnti, sono a base d'albero per limitare circuiti e rinvii favorendo l'efficienza e pozzetti più liberi. Tra equilibri e sbandamenti, tra matasse e imbandi dormienti accalcati dalla trozza alla mastra, due pulpiti simmetrici avrebbero smistato funzionalmente anche mani e cime, senza danneggiare l'estetica.

Le sartie, a sostegno degli oltre 40 metri di *carbon mast*, entrano in falchetta "forando" un leggero carter in vtr sagomato con due buchi di passaggio. Visivamente questo coperchio interrompe parte della bella ferramenta inox di giunzione tra sartie e lande di murata. Senza evidenza del sistema di ispezione e di eventuale scarico dell'acqua (bisce od ombrinali esterni), rimane solo un leggero dubbio sulla soluzione estetica e funzionale adottata. Il dettaglio poteva essere semplificato e pulito, lasciando a vista gli snodi e i muscoli inox, evitando probabili ristagni salini e coppie galvaniche, ostruzioni da polveri, residui e sale ma anche per riequilibrare visivamente la giunzione

«IL NUOVO MODELLO È UN'EVOLUZIONE DI QUELLI PRECEDENTI. ABBIAMO FATTO UNO STUDIO COMPLETO PER IL BILANCIAMENTO, LE PRESTAZIONI, LA POSIZIONE DEL RIG E LA FORMA DELLE VELE, L'ANGOLO DI SBANDAMENTO NON SUPERA I 20 GRADI».

«THE NEW MODEL IS AN EVOLUTION OF THE PREVIOUS ONES. WE HAVE THOROUGHLY RESEARCHED THE BALANCE, PERFORMANCE, POSITION OF THE RIG AND SHAPE OF THE SAILS, WHILE THE HEELING ANGLE NEVER EXCEEDS TWENTY DEGREES».
GERMAN FRERS

We ♥ water
boot
Düsseldorf
All water sports.
One community.
18 – 26 JAN 2025
Messe
Düsseldorf

tra terminali e landa. Le bitte di prua di mezza nave non hanno passacavi ma vanno dirette al cavo d'ormeggio. A poppa due "bocche di rancio" generose distribuiscono invece le giuste sollecitazioni. Il tiro laterale ed eventuali strattoni da risacca fanno lavorare le gallocce di prua trasversalmente e non lungo i rinforzi. Questa divergenza, tipica in moltissime barche, non è un grande difetto, ma forse è una piccola osservazione per raggiungere la perfezione! Lo scorso giugno, a Pietarsaari abbiamo provato i tre sistemi propulsivi di questo *88': a vela, in full electric mode* e *in engine mode.* Siamo ben 18 a bordo con 1.300 kg di passeggeri e 1.650 kg di liquidi imbarcati (nafta e acqua) su 54 tonnellate di dislocamento. Con 10 nodi di vento da sud ovest e mare calmo, armiamo circa 435 m^2 di tela tra randa (235 m^2) e genoa (200 m^2) che ci portano fuori dai canali tra gli isolotti antistanti il bacino BTC. A 38°/40° AWA (angle wind apparent) di bolina stretta con un TWS (true wind speed) di 6,1 nodi il SOG segnava 6 nodi, praticamente si correva come il vento! Abbiamo provato a stringere ancora con le vele a ferro e a 31° registriamo sempre la stessa velocità del vento apparente. Poggiando progressivamente a 60° con vele a seguire, rileviamo uno speed di 6,5 nodi con 6,6 di vento, ma a 90° di traverso caliamo a 4,3 nodi proporzionalmente al vento di 5,4 nodi. Apriamo allora il Code 0 e ci riportiamo in rotta a 40° di bolina recuperando all'istante 2 nodi, con 7,1 nodi di vento registriamo 8,3 di SOG. Ben oltre le aspettative, le prestazioni sono state davvero soddisfacenti anche con poco vento.

The *DreamCatcher* is a small, innovative maxi boat dreamed up by Nautor. It is the first of two new *Swan 88* boats launched this spring at the BTC (*Boatbuilding Technology Centre*) in Pietarsaari, Finland. It combines a Cummins internal combustion engine with a Torqeedo Deep Blue all-electric motor, making it Nautor's first hybrid prototype. In addition to the 230 hp main engine, a high-voltage (360 V) unit is fed directly from powerful batteries and/or recharged by two *Northern Light 20 kW* generators. In electric mode the boat is surprisingly quiet and fast, reaching 11.4 knots. It has a range of 16 nautical miles, or just over 1.5 hours, at ten knots. But it can run for more than five hours, or 40 miles, at 7.5 knots without a charge. With the two generators in standby mode, it delivers some incredible results in terms of range - 1000 miles and over one hundred hours at 10 knots, and up to 2000 miles in 270 hours at the best cruising range of 7.5 knots.

With its 54-tonne displacement (less than a third in the keel), as well as a length overall exceeding 28 metres and more than 5,000 litres of liquid on board - these are impressive figures for an entry-level maxi boat. 435 square metres of sails coming as standard (the mainsail of 235 m^2 and a 200 m^2 Genoa) mean that it can go anywhere, and take any route - it is a true blue water cruising boat, which is incredibly comfortable and far quicker than you might expect.

The perfect balance of healing (limited to 20 degrees), trim, speed and fuel consumption, together with a sense of space and an interpretation of the cardinal rules of sailing, mean that this *Maxi Swan 88* offers a sense of perfect home comfort in a boat that looks to the future. In just 1.5 hours, the two generators can fully recharge one tonne of lithium batteries, and in six hours of charging on land, all the accommodation and AC/DC appliances on board will be fully autonomous in full electric mode, with full respect for natural anchorages, harbour quays and the silence of the night! There is also a hydro-generator that automatically recharges the batteries at speeds above eight knots.

The hull and appendages are optimised for cruising, with a fixed or telescopic T-bulb and a double-bladed rudder - as well as reducing draught, it is well balanced and handles water well. Constructed almost entirely from carbon fibre and epoxy resin, it uses

L'area di manovra, con i verricelli e le timonerie dello yacht, è posizionata centralmente per lasciare spazio a poppa ad una beach area dove gli ospiti possono cenare o sdraiarsi, con accesso all'acqua oltre all'ampio garage del tender.

The rigging area, with the yacht's winches and steering gear, is centrally located to allow space at the stern (in addition to the spacious tender garage) for a beach area where guests can dine or sunbathe, with access to the water.

MMC
allestimenti

SEDE OPERATIVA: Via Geirato 92R Genova (GE) 16138
Cell. +39 347 7099245 - Cell. +39 3473988551
e-mail mmcallestimenti@libero.it

I timoni gemelli offrono molteplici vantaggi, tra cui un pescaggio inferiore e un migliore equilibrio durante la navigazione.

The twin rudder system offers several advantages, such as reduced draught and better balance when underway.

Sprint lamination technology, a dry, pre-impregnated fabric with an adhesive, pre-catalysed epoxy coating that allows the film to polymerise and saturate all the fibres in a vacuum bag and subsequent bake. It is the best hand lay-up technique currently available.

The interiors work very well. In two versions, the large master suite is located forward, with three or four guest cabins, while the aft area is reserved for services and crew (with room for four sailors in two cabins, also accessible from deck level). Timeless oak, linen, cotton, leather and direct light from the huge transparent companionway, together with the functional layout of the spaces, combine to create a contemporary classic in terms of volume, geometry and materials. Architect Misa Poggi has carefully created a combination of shapes and colours, luminosity and comfortable natural flow. The naval architecture is by German Frers and the exterior by Lucio Micheletti, who has arranged the volumes, shapes and details according to the "principle of movement". The *88'* is a boat that seeks the wind, and this is an impression you get even when she is stationary. Its balanced lines seem to work with the masses of air to lift surfaces and angles in a combination of design and hidden technology. The technology behind the system is barely visible, minimised by the clean design, while emphasising the appearance and functional use of the space. This is in keeping with the idea of capturing a sense of luxury, comfort and speed with a constant sense of movement from leaving the quay to finding an anchorage.

From the sprayhood/bimini integrated under the deckhouse teak, to the pop-up cleats, the bow roller that keeps both the anchor and the chain out of the boat, the teak cockpit gunwales that seem to rise harmoniously from the

DreamCatcher
George Town

COMPATTO
LEGGERO
RETRATTILE

CLR Mooring Winch

Libera la tua coperta con **CLR**, il rivoluzionario **verricello da ormeggio** di Harken. Perfetto per yacht e imbarcazioni a **vela** e a **motore** da 10 a 110 metri.
Minimo ingombro, peso ridotto e massima potenza. Scegli il tuo stile con tre finiture esclusive: alluminio **anodizzato nero**, **acciaio inox** o **personalizzato**.

HARKEN®
www.harken.it

deck, or the curves and raised sections, the reflection on deck takes on an aesthetic, logistical and compositional dimension, even to the point of solving regulatory limits. Towards the stern, there is a clear confluence of volumes, levels and staggered steps, overcoming the difference in levels required to ensure a conventional load line length at the waterline at precise intervals to facilitate commercial certification for possible leasing. The 6.80 metre beam, which is more or less constant from midship to stern, has meant that they have had to work hard on passenger flow, sightlines, clearances and rigging, safety, and also step by step on the way down to the stern, where there are regulatory niches, with rules and measurements - beyond which you change category or lose your licence. The design of a boat is a complex web of technology, in a constant balance between safety and details that can transform an ordinary space into a perfect nautical space.

The handholds, handrails and consoles, together with the lines, give the boat a distinctive look, especially when sailing. The deck of the *Swan 88'* is very clean and essential, lacking only handholds on the deckhouse and/or pulpits at the foot of the mast to provide something to hold on to when underway, or a more organised place for coiled lines to rest. The main halyard, like much of the running rigging, is located at the foot of the mast to avoid too many loops for efficiency and to keep the cockpits clear. With the boat heeling, and with unused spools of line crammed from the gooseneck to the coaming, two symmetrical pulpits could have brought the lines together functionally without compromising appearance.

The shrouds which support over 40 metres of carbon fibre mast, go into the gunwale and burrow through a small tube in shaped fibreglass with two holes. Visually this cover interrupts part of the nice stainless-steel join between the shrouds and the side chainplates. Without any sign of the inspection system or any water removal (such as external scuppers), there must be a slight doubt over the aesthetic and functional approach that has been taken. This is something that could be simplified and made cleaner, leaving the stainless-steel joints visible, and thus preventing build-ups of salt and fretting, dust blockages and residue.

LA COPERTA PUÒ ESSERE SUDDIVISA IN QUATTRO AREE DEFINITE, LE PRIME TRE SITUATE NEL POZZETTO/POPPA, MENTRE LA QUARTA SI TROVA NELLA SEZIONE DI PRUA.
THE DECK CAN BE DIVIDED INTO FOUR DEFINED AREAS. THE FIRST THREE ARE IN THE COCKPIT/STERN, THE FOURTH IS FORWARD.

It could also rebalance the way the joint between the rope ends and the chain plate looks. The cleats in the bow and amidships don't have fairleads, but go straight to the mooring line. At the stern, two substantial crab fairleads spread the load. The lateral pull and possible tug from the undertow cause the bow cleats to work transversely rather than along the stays. This divergence, which can be found on many boats, isn't a major flaw, but this little observation is perhaps what is needed for perfection! In June we were in Pietarsaari to try out the *88'* in its various power modes - *sail, motor and full electric*. There were eighteen of us on board – 1,300 kilos of passengers and 1,650 kilos of liquids on board (fuel and water) in a 54-ton displacement boat. With a ten-knot wind from the south-west and a calm sea, we had about 435 square metres of sail between the mainsail (235 m^2) and the genoa (200 m^2), which took us out of the channels between the small islands just outside the basin where the BTC is located. At 38 to 40 degrees AWA (Apparent Wind Angle) sailing close hauled with a TWS (True Wind Speed) of 6.1 knots, the SOG instrument showed six knots, so we were going just about as fast as the wind! We kept trying and with the sails set at 31 degrees, we were still at the same apparent wind speed. Gradually at 60 degrees with more mainsail, we registered 6.5 knots with 6.6 wind, but at 90 degrees on a beam reach, we dropped back to 4.3 knots with 5.4 knots of wind. So we opened Code 0 and went back on course at 40 degrees, sailing close hauled, and immediately regained two knots, and with a wind of 7.1 knots the SOG was 8.3. So the performance far exceeded expectations and was satisfying, even without much wind. ◣

FORT LAUDERDALE INTERNATIONAL BOAT SHOW
STAND 1050 - OCT 30 - NOV 03

COMPLETE MARINE POWER SOLUTIONS

PROPULSION 10 TO 2200 HP

GENERATORS 5 TO 800 KW

EQUIPMENT

WORLDWIDE SERVICE

MARINE ENGINES SINCE 1952

nanni

Test

Easy
Long Cruise

SICURA, FACILE DA MANOVRARE ANCHE CON EQUIPAGGIO RIDOTTO ED ESALTANTE AL TIMONE. DOPO IL 72', *GS 65LC* È IL SECONDO MODELLO OLTRE I 60 PIEDI DI CANTIERE DEL PARDO

SAFE, EASY TO MANOEUVRE EVEN WITHOUT A LARGE CREW AND EXCITING TO SAIL. AFTER THE 72', THE GS 65LC IS THE SECOND MODEL OVER SIXTY FEET FROM CANTIERE DEL PARDO

by Niccolò Volpati - photo by Alberto Cocchi

21.60m

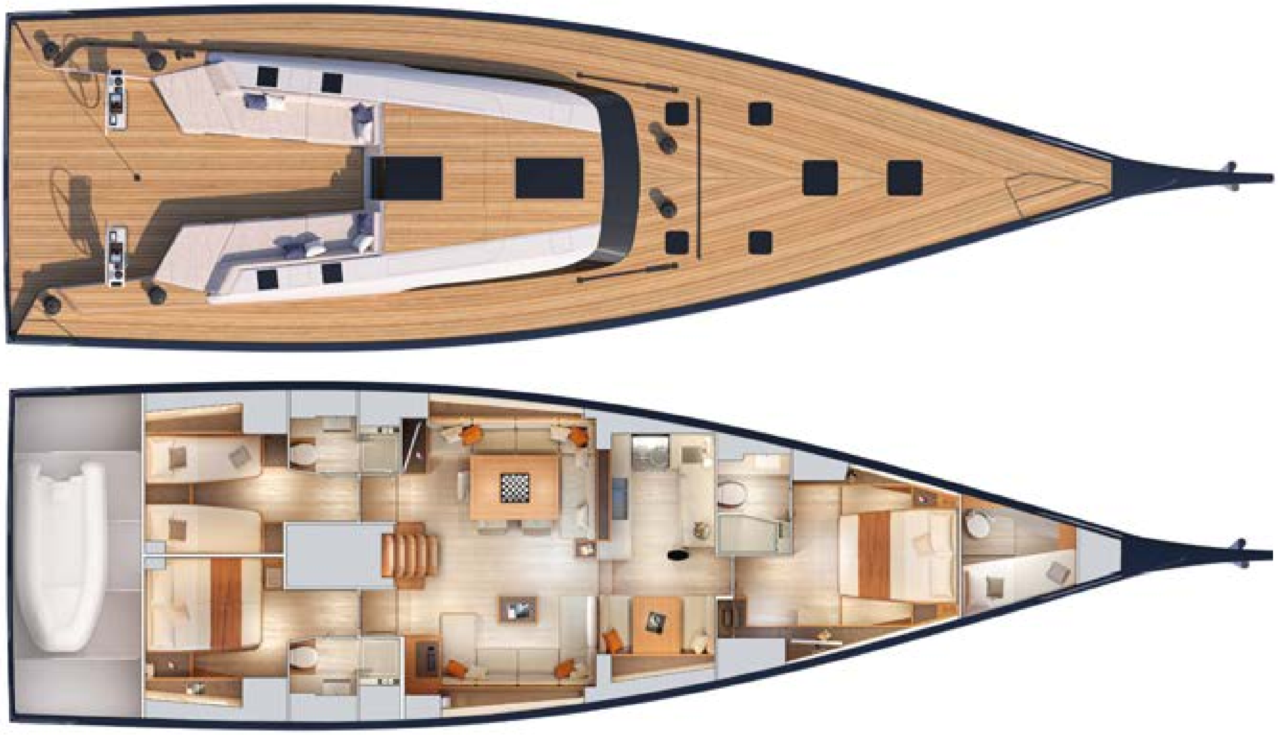
Long Cruise e *Performance* sono le due versioni che da anni caratterizzano le barche a vela di Cantiere del Pardo. Facile intuire cosa indichino. Una è destinata a quegli armatori che vogliono partecipare alle regate, e vogliono farlo facendo bella figura, e l'altra al blue water. Più crociera d'altura una, più regata l'altra. Questa è la teoria, perché la pratica è un'altra cosa. In senso positivo intendo, perché navigando sul nuovo *GS 65 Long Cruise* ho fatto fatica a distinguere le due versioni. La barca è veloce, molto veloce. A qualsiasi andatura si avvicina alla velocità del vento. Basta poca aria perché si metta a correre. E al timone non è mai nervosa, ma solo reattiva. Il vento rinforza e lei parte, prende il suo passo e non lo molla più. Forse per Long Cruise s'intende che è anche facile da timonare, dato che le performance sottovela sono di tutto rispetto. Il timone è grintoso appena il vento rinforza e supera i dieci nodi di velocità, ma non è mai faticoso. È una bella sensazione: non ti annoi e non hai voglia di cederlo a qualcun altro. La bella sensazione che si prova alla ruota è frutto anche di altre caratteristiche oltre che dalle linee d'acqua della carena, disegnata anche questa da Matteo Polli. La pala del timone, per esempio, è unica. Pesca il giusto per garantire un'ottima manovrabilità, ma non troppo per rappresentare un fattore di rallentamento. Lo scafo è realizzato con infusione di resina vinilestere in fibra di vetro biassiale e tessuti in carbonio unidirezionali. La struttura è leggera, rigida e robusta al tempo stesso. L'albero è in posizione arretrata per consentire di avere più metri quadrati di tela possibile alle vele di prua. Chi naviga con equipaggio ridotto può scegliere il fiocco autovirante, che assicura una navigazione ancora più facile. Una coppia di persone se la può cavare benissimo da sola. In coperta la visibilità è sempre ottimale, sia in alto verso le vele, sia verso prua. Lo sprayhood c'è ma non si vede perché è a scomparsa nella tuga. E il piano di coperta, tuga inclusa, è flush, senza ostacoli o sovrastrutture ingombranti che limitano la visibilità. I winch in coperta sono quattro, ovviamente tutti elettrici. Due a pruavia delle ruote del timone e due a poppavia. Tutti e quattro sono comodi e a portata di timoniere. Non c'è una separazione netta tra il quadrato del pozzetto e la zona dedicata alle manovre. Le panche sono lunghe e in grado di accogliere molti passeggeri e appena finiscono si incontrano i winch e le ruote del timone. Anche questo piano di coperta, così semplice ed efficace nello stesso tempo, contribuisce alla sensazione positiva che si ha al timone. Il design della coperta è stato curato da Nauta, che si è occupato anche degli interni. E il risultato è analogo: semplice ed efficace. I layout possibili sono diversi, quello della versione che ho provato prevede quattro cabine e tre bagni. Le due cabine di poppa sono simmetriche nei volumi, ma non nell'allestimento.

Per gli interni le opzioni sono molte così come le personalizzazioni. I volumi sono sfruttati al meglio per garantire il comfort per lunghe permanenze a bordo. Il layout è stato ideato per soddisfare le esigenze di diversi armatori.

The interior can be personalised and customised as required. The volumes are fully exploited to ensure comfort for long stays on board. The layout is designed to meet the needs of different owners.

Entrambe hanno il bagno con box doccia separato, ma una ha una cuccetta matrimoniale e l'altra due singole. L'armatoriale è stata collocata a prua ed è una scelta molto convincente perché c'è molto spazio tra l'ingresso della cabina e l'inizio del letto. Insomma, sono volumi ampi e confortevoli e, ovviamente, anche qui c'è un bagno con box doccia separato. La quarta e ultima cabina, a parte quella per il marinaio all'estrema prua, ha due letti singoli sovrapposti. In totale, con questa versione, i posti letto sono otto.

Altri layout prevedono meno posti, ma volumi ancora maggiori nelle singole cabine. Anche la dinette dispone di ampio spazio con due divanetti a L, uno per ogni lato. Il tavolo da pranzo è collocato a sinistra, mentre a dritta c'è posto anche per il tavolo da carteggio. La cucina ha la sua collocazione tra la dinette e la cabina armatoriale di prua. Il piano di lavoro è ampio e lo spazio sufficiente per due persone che possono vivere questo ambiente nello stesso momento. La dinette si trova leggermente rialzata rispetto alle cabine. Questa soluzione consente di lasciare spazio per la sala macchine e, di conseguenza, di avere due cabine di poppa più voluminose del solito. Il vano tecnico, infatti, non si trova in mezzo a questi due locali che quindi possono sfruttare tutto il volume di poppa. E, infine, lo spazio sottocoperta all'estrema poppa è destinato al garage del tender. Il team dei progettisti di *GS 65LC* è ben rodato e anche questa volta non hanno deluso le aspettative. Matteo Polli ha dimostrato che sa disegnare ottime carene anche di grandi dimensioni, Marco Lostuzzi è una garanzia e si è occupato della struttura e Nauta Design, come sempre, ha ottimizzato le superfici sopra e sottocoperta. Ma senza nulla togliere a questo gruppo di lavoro, in questa barca si sente molto il contributo di Franco Corazza. È proprio una barca alla Corazza: veloce e confortevole. Semplice ed esaltante.



L'armatoriale è stata collocata a prua ed è una scelta molto convincente perché c'è molto spazio tra l'ingresso della cabina e l'inizio del letto.

The decision to move the master cabin forward has worked very well as there is plenty of space between the entrance area and the bed.

VELOCITÀ MAX DI BOLINA NODI
HAULING MAX SPEED IN KNOTS

10.8

SUPERFICIE VELICA M²
SAILING SURFACE M²

278

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

3.6

DISLOCAMENTO
DISPLACEMENT

34

CANTIERE DEL PARDO
Via Fratelli Lumière, 34
I-47122 Forlì (FC)
T. +39 0543 782404
www.grandsoleil.net

PROGETTO

Matteo Polli (architettura navale), Marco Lostuzzi (design strutturale) e Nauta Design (exterior e interior design)

SCAFO

Lunghezza f.t. standard 21,60m • Lunghezza scafo 20,10m • Baglio massimo 5,94m • Pescaggio standard 3,50m • Dislocamento a vuoto 27.500 kg • Zavorra 7.200 kg • Serbatoio carburante *825 l* • Serbatoio acqua *840 l* • Superficie velica 278 m²

MOTORE

Yanmar 4LV170 • Potenza 125 *kW* (170 cv) • 4 cilindri • Alesaggio per corsa 92mm x 103,6 mm • Cilindrata *2,75 l* • Regime di rotazione 3500 giri/minuto • Peso a secco 334 kg

CERTIFICAZIONE CE

CAT A

PROJECT

Matteo Polli (naval architecture), Marco Lostuzzi (structural design) and Nauta Design (exterior and interior design)

HULL

LOA as standard 21.60m • Length 20.10m • Maximum beam 5.94m • Draft as standard 3.50m • Light mass displacement 27,500 kg • Ballast 7,200 kg • Fuel tank volume *825 l* • Water tank volume *840 l* • Sailing surface 278 m²

MAIN PROPULSION

Yanmar 4LV170 • Outlet mechanical power 125 *kW* (170 hp) • 4 cylinders • Bore&Stroke 92mm x 103.6 mm • Swept volume *2.75 l* • Maximal rotational speed 3500/min • Dry weight 334 kg

EC CERTIFICATION

CAT A

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Palma de Maiorca
Mare//Sea state	Calmo//Calm
Vento	Tra 9 e 12 nodi
Wind speed	Between 9 and 12 knots
Persone a bordo//People on board	13
Carburante imbarcato Fuel volume on board	*800 l*
Acqua imbarcata Water volume on board	*400 l*

Configuration Grand Soleil 65 Long Cruise

Interiors veneer in Alpi teak or oak • T keel in weldox and lead torpedo 3,50m • Bow thruster • 08 fixed windows on the hull • Epoxy primer and antifouling • Aircon system including fancoil in each cabin and saloon 65.000 BTU • Galley and headrooms surfaces in Corian • Four burners stove and gas owen 62 cm • Filter hood in galley • 2 vertical fridges *220 l* total and horizontal freezer • Inverter Mastervolt 2,500 W • 175 hp engine • 4 blades folding propeller • *15.000 l* 12 *kW* generator • 100 l/h watermaker • Electrical WC in each headroom • Teak on deck, coachroof and transom with light grey stripes 2 winches Harken Performa 60.3 STE e 4 winches Harken Performa 70.3 STE • Foldable mooring winch on bow • Sprayhood • Cockpit table • 6 foldable mooring cleats Side gates and lateral stainless steel swimming ladder • Hull and deck painted in light color in PPG • Carbon bowsprit including anchor system and gennaker tack • Fiberglass rudder wheels • Axxon carbon mast and V boom including rod rigging • Electric Bamar jib furler • Hydraulic jib Halyard • Code 0 pad eye on bowsprit • Jib tracks • Self tacking jib equipment • Gennaker or Code 0 equipment • B&G Hydra 5000 electronic system including 2 GFD • 2 Nemesis 9' on mast • B&G autopilot • Vhf V60 • 2 plotters 9" at the pedestals • Radar antenna • Ais tx/rx • Flat screen tv including Banten antenna and foldable system • B&G Fusion including six speakers • Naviop gold domotic monitoring system • Transport to Pesaro • Launch and rigging • Tuning and sail test 72 h • PRICE including optionals € 2.800.000 VAT exc

Prestazioni a motore//Under power performance

Giri/min	Velocità kn	Rumore su scala A (cabina di poppa) dB
Engine rotational speed 1/min	*Boat speed in knots*	*Sound level on scale A (aft cabin) dB*
2000	8.8	67
2200	9.2	69
3000	10.5	76
3400	10.9	82

Prestazioni a vela//Under sail performance

Andatura	Angolo	Velocità Nodi	Vento Reale Nodi
Point of sail	*Angle*	*Speed knots*	*Real Wind knots*
Bolina stretta//*Close Hauled*	35°	7.2	8,5
Bolina//*On the wind*	45°	7.8	9,6
Bolina larga//*Close reach*	60°	10.8	12,0 con Code 0
Traverso//*Beam reach*	90°	9.9	11,2 con Code 0

La coperta è semplice per la conduzione e comoda per molte persone. Il layout interpreta al meglio il concetto di Blue Water Cruise.

The deck is manageable and comfortable for many. The layout is the best interpretation of the Blue Water Cruising concept.

IL PROGETTO È TUTTO "MADE IN ITALY" E FRUTTO DI UN LAVORO DI SQUADRA TRA MATTEO POLLI, MARCO LOSTUZZI E NAUTA DESIGN, IN COLLABORAZIONE CON IL CANTIERE.
THE PROJECT IS ENTIRELY "MADE IN ITALY". IT IS THE RESULT OF THE TEAMWORK BETWEEN MATTEO POLLI, MARCO LOSTUZZI AND NAUTA DESIGN, IN COLLABORATION WITH THE SHIPYARD.

Long Cruise and *Performance* are the two versions of the sailing boats that have been produced at Cantiere del Pardo for many years. And it doesn't take much to work out what each of them does. One is for buyers who want to compete and look good in races, and the other is a bluewater boat. So one is more for ocean cruising and the other is more for regattas. At least that's the theory. I don't mean this as a criticism, because when I got out on the water in the new *GS 65 Long Cruise* I found it hard to tell the two types apart. It is a fast boat. Very fast. It gets close to wind speed at every point of the sail. You don't need much of a breeze to get it going. And at the helm, it feels reactive rather than fearful. I felt that when the wind picked up a bit it would take off, find a speed and stick to it.
Perhaps Long Cruise means it is also easy to handle, as performance under sail is respectable. It takes a bit more effort to steer when the wind picks up, but it's never hard work and it feels good. You don't get bored or want to hand it over to someone else. This pleasant feeling at the helm is also the result of other things, such as the waterlines on the hull, also designed by Matteo Polli. And the unique rudder

CRANCHI
Pitch
Roll
Zero Forward
List Port
CONTROL PANEL
List STBD
Trim Aft
Auto
Port Trim Tab
12°
Stbd Trim Tab
35°
Pitch
12.3°
Roll
1.2°
Bilges
Power
Navigation
Lights
Levels / Sensors
Air Con
Alarms
Settings
Mark
Info
SOS
Waypoint
Options
GARMIN
13.8 V
SERVICE VOLTAGE
19.3 A
SERVICE CURRENT
14.9 V
AIR COND. VOLTAGE
14.6 V
THRUSTER VOLTAGE
12.6 V
GENSET VOLTAGE
GARMIN

VI ASPETTIAMO
A GENOVA
19-24 settembre 2024
SALONE
NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com

DOMOTICA EMPIRBUS

EMPIRBUS PORTA LA DOMOTICA AVANZATA
SULLA TUA IMBARCAZIONE. CONTROLLO TOTALE DEI
SISTEMI ELETTRONICI DI BORDO GRAZIE A GRAFICHE
COMPLETAMENTE PERSONALIZZABILI.

GARMIN.

CREDITS: CRANCHI - SETTANTOTTO

blade. It is lowered just enough to make the boat very manoeuvrable, but not so much as to slow it down.

The hull is made of vinyl ester resin infused into biaxial glass and unidirectional carbon fabrics to give a lightweight structure that is stiff and strong. The mast is positioned further aft to allow the foresail to be as large as possible. And if you want to do without a large crew, you can opt for the self-tacking jib, which makes it even easier to sail - just two people can easily manage. Sightlines from the deck are always excellent, both forward and up in the sails. There is a sprayhood, but it folds away into the deckhouse - which is flush with the smooth and uncluttered deck, with nothing to obstruct the view. There are four winches, all-electric, of course, two fore and two aft.

All are easy to operate and within easy reach of the helm. There is no clear division between the cockpit and the rigging area. The long benches can seat a lot of people and where they end are the winches and wheels. The deck layout is simple, but effective, and contributes to the good feeling you get at the helm. It was designed by Nauta, who also designed the interior. And the result is similar: simple and effective. There are two possible layouts - the version I tested has four cabins and three bathrooms. In the stern, there are two cabins of the same size, both with a bathroom with separate shower cubicles. However, one is a twin and the other a double. The decision to move the master cabin forward has worked very well as there is plenty of space between the entrance area and the bed. There is plenty of space and it feels comfortable, and of course, there is a bathroom with a separate shower cubicle. The fourth and final cabin, apart from the crew quarters in the bow, has two bunk beds, giving a total of eight berths on board. Other layouts have fewer, but more usable space in each cabin. The dinette is also very spacious, with two L-shaped sofas on either side. There is a dining table to port and a chart table to starboard. The galley is located between the dinette and the forward owner's cabin. There is plenty of workspace and plenty of room for two people. The floor level of the dinette is slightly higher than the living area, so there is extra space for the engine room and the two larger than normal aft cabins. The technical area isn't actually between them, so they can take advantage of the entire stern section. Finally, the area below the deck in the stern is reserved for the tender garage. The designers of the *GS 65LC* are an experienced team and once again they haven't disappointed. Matteo Polli has shown that he knows how to design excellent hulls, even large ones, while Marco Lostuzzi, who did the structure, always comes up with the goods, and Nauta Design has optimised the areas above and below decks, as they always do. But on this boat (and not to take anything away from the other people involved) you can feel Franco Corazza's input. It's a Corazza boat, fast and comfortable. Simple and yet exciting. ◣

MINORE RESISTENZA ALL'ATTRITO E MAGGIORE STABILITÀ DINAMICA A BARCA SBANDATA ASSICURANO OTTIME PRESTAZIONI ANCHE CON VENTI LEGGERI.
REDUCED FRICTION AND IMPROVED DYNAMIC STABILITY WHEN HEELING GIVE EXCELLENT PERFORMANCE EVEN IN LIGHT WINDS.

MELIGUNIS
LIPARI

ZAR IMAGINE 130
"L'insostenibile forza dell'immaginazione"
VI ASPETTIAMO A GENOVA
19-24 settembre 2024
SALONE NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com
Link al sito web
Link al filmato
ZARFORMENTI
BUILT IN ITALY. DESIGNED WITH PASSION
www.zar-formenti.com

Test

GOZZO 38 CABIN DI APREAMARE È NATO DALLA COLLABORAZIONE TRA I TECNICI DEL CANTIERE, CON MARCO CASALI PER IL DESIGN DEGLI INTERNI E DEGLI ESTERNI E CON LO STUDIO MARINE DESIGN & SERVICES DI UMBERTO TAGLIAVINI PER LE LINEE DI CARENA E LA SALA MACCHINE

APREAMARE'S *GOZZO 38 CABIN* IS THE RESULT OF A PARTNERSHIP BETWEEN THE SHIPYARD'S TECHNICIANS, WITH MARCO CASALI RESPONSIBLE FOR THE INTERIOR, AND UMBERTO TAGLIAVINI'S MARINE DESIGN & SERVICES FOR THE HULL AND ENGINE ROOM

by Francesco Michienzi

Well-being guaranteed

Il salone comprende una postazione di comando, una cucina funzionale e una dinette a L, offrendo un elevato livello di comfort. La connessione tra interni ed esterni è facilitata da una porta-finestra apribile su quattro ante, creando un ampio spazio comune.

The saloon has a steering position, a functional galley and an L-shaped dinette, providing a high level of comfort. A four-panel window/door that opens to create a large communal space helps to connect the interior and exterior.

Ci sono luoghi che sono votati particolarmente allo yachting, il golfo di Napoli è uno di questi. La concentrazione di cantieri nautici di lunga tradizione, una classe di armatori esperti, particolarmente esigenti, e degli scenari naturali unici al mondo sono elementi di un mix senza paragoni nel mondo, in grado di far costruire imbarcazioni che sono autentici pezzi d'arte. In questo contesto abbiamo provato il *Gozzo 38 Cabin* di Apreamare, lungo fuori tutto 11,45 metri e con baglio massimo di 3,70, in un tratto di mare che offre il Vesuvio come sfondo privilegiato. Grazie all'architettura navale di Umberto Tagliavini, considerato tra i migliori specialisti di carene plananti, affrontiamo le onde provocate da altri mezzi in navigazione nell'area. L'impatto restituisce una sensazione di sicurezza e grande comfort, lo scafo è dolce sull'acqua, non ci sono picchiate. Le linee d'acqua sono state opportunamente pensate per consentire a *Gozzo 38 Cabin* di navigare agevolmente anche in condizioni di mare formato. La qualità della costruzione è evidenziata dall'assenza di vibrazioni e torsioni anomale. La virata è tranquilla e si riesce a chiudere in pochi metri. Facciamo un cerchio completo di 360 gradi con un raggio di circa 20 metri. Si fanno apprezzare la silenziosità e i consumi, che anche grazie alle linee d'acqua e ai propulsori sono molto contenuti. In sala macchine ci sono 2 motori entrobordo Volvo Penta D4-320 abbinati a trasmissioni in linea d'asse. A 3200 giri si ha una velocità di crociera piuttosto sostenuta, il Gps registra 23,6 nodi con un consumo di 94 litri di gasolio. Considerando che il serbatoio ha una capienza di 700 litri, significa che si ha un'autonomia di circa 200 miglia nautiche. La velocità massima che abbiamo registrato è di 27,8 nodi con un consumo complessivo di 126 litri di gasolio.

Il concept di questo modello si è ispirato al family feeling del cantiere partenopeo, tuttavia, sono stati introdotti elementi stilistici originali, tra questi le linee della tuga più tese e meno arrotondate. Il motivo portante della progettazione ha privilegiato il comfort degli spazi e della vivibilità della barca, sia all'esterno, sia all'interno.

VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

27.8

AUTONOMIA MN
RANGE NM

175

RAPPORTO PESO POTENZA
MASS OUTLET POWER
kg/kw

25

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

3

PESO
FULL MASS DISPLACEMENT

10
t

APREAMARE YACHTS
Via Terragneta, 72
I-80058 Torre Annunziata (NA)
T. +39 081 5378411
www.apreamare.it

PROGETTO

Umberto Tagliavini, architettura navale • Marco Casali, design interni e coperta

SCAFO

Lunghezza f.t. 11,45m • Lunghezza al galleggiamento 9,64m • Baglio massimo 3,7m • Pescaggio (a vuoto) 0,94m • Dislocamento a vuoto 8 t • Dislocamento a pieno carico 10 t • Capacità serbatoio carburante *700 l* • Capacità serbatoio acqua dolce *200 l* • 2 cabine • 2+2 posti letto • 1 bagno

MOTORIZZAZIONE

2 x Volvo Penta D4-270 DPI (199 *kW* a 3500 rpm) Motorizzazione optional 2 Volvo Penta D4-320 Linea d'Asse (235 *kW* a 3600 rpm)

CERTIFICAZIONE CE

CAT B

PREZZO

A partire da 475.000 € - Iva esclusa

PROJECT

Umberto Tagliavini, naval architecture • Marco Casali, superstructure and interior design

HULL

LOA 11.45m • LWL 9.64m • Maximum beam 3.7m • Light mass draft 0.94m • Light mass displacement 8 t • Full load displacement 10 t • Fuel tank volume *700 l* • Fresh water tank volume *200 l* • 2 cabins • 2+2 berths • 1 bathroom

MAIN PROPULSION

2 x Volvo Penta D4-270 DPI (199 *kW* at 3500 rpm) As optional 2 Volvo Penta D4-320 (235 *kW* at 3600 rpm) with straight shaft transmission

EC CERTIFICATION

CAT B

PRICE

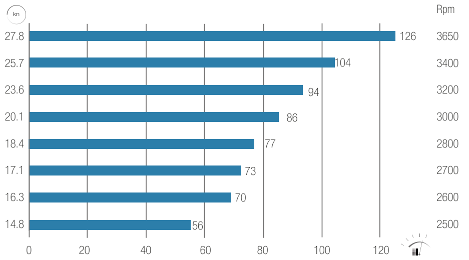
Starting from 475,000 €, Excl. VAT

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Napoli
Mare//Sea state	Quasi calmo//Almost calm
Vento forza//Wind speed	5 nodi//knots
Persone a bordo//People on board	8
Gasolio imbarcato Fuel volume on board	60%
Acqua dolce Fresh water volume on board	67%
Motori//Engines	2 x Volvo Penta 320 hp

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Tempo di planata 5,4 secondi a 3100
Gliding time of 5.4s at 3100 rpm

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI (CRUISING SPEED)

3.9

Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Range na mi
2500	14.8	56	3.8	185
2600	16.3	70	4.3	163
2700	17.1	73	4.2	164
2800	18.4	77	4.1	167
3000	20.1	86	4.3	163
3200	23.6	94	3.9	175
3400	25.7	104	4.0	173
3650	27.8	126	4.5	154

Gli esterni consentono di vivere la barca con i propri ospiti nella massima armonia, grazie ai numerosi divani e alle zone prendisole. La progettazione degli interni riflette la stessa attenzione all'ergonomia degli spazi, vissuti in chiave di ricerca del benessere di chi vive la barca. Le cabine offrono ampi armadi e stivaggi, consentono di ospitare fino a 4 persone in due matrimoniali. La zona cucina comprende frigo, lavello, fornelli e un'area conviviale con divano e tavolino. Il pozzetto è arredato con divano a C e tavolo centrale a scomparsa. A centro barca c'è un bagno con lavello e doccia. La tuga rialzata consente di avere maggiori volumi nelle aree sottocoperta e un prendisole con divanetto integrato. L'estensione della plancetta di poppa porta la lunghezza totale della barca a 11,45 metri, pur essendo omologata come natante.

Sottocoperta, l'ottimizzazione degli spazi ha portato a un layout con due cabine e un bagno, che beneficiano di un'altezza interna di due metri. La cabina degli ospiti, situata a centro nave, è più larga, consentendo l'inserimento di un letto di 140 centimetri alla testata.

Below deck, the space has been optimised to provide two cabins and a bathroom with two-metre-high ceilings. The amidships guest cabin is wider to accommodate a 140cm bed.

Some places are particularly suited to yachting, and the Gulf of Naples is one of them. The concentration of established builders experienced and very demanding owners and a unique landscape are part of a mix that has no equal in the world and that inspires the creation of boats that are true works of art. We tested Apreamare's *Gozzo 38 Cabin* on a stretch of water with Mount Vesuvius in the background. It has an overall length of 11.45 metres and a maximum beam of 3.70 metres. Umberto Tagliavini, regarded as one of the top

GLI SPAZI COMPRENDONO UN PRENDISOLE A PRUA, UN DIVANO A L IN POZZETTO PER SEI PERSONE CON TAVOLO ESTRAIBILE, E AMPI PASSAVANTI LATERALI.
AREAS INCLUDE A SUN PAD ON THE FOREDECK, AN L-SHAPED COCKPIT SETTEE FOR SIX WITH AN EXTENDABLE TABLE, AND SPACIOUS SIDE DECKS.

FORESTI & SUARDI

L'eccellenza italiana è nata per fare squadra.
La famiglia si allarga.

VERSARI&DELMONTE

SEE YOU
IN GENOA
19 - 24 September 2024
SALONE
NAUTICO
GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com

Foresti & Suardi S.p.A
Via Sarnico 32a, 24060 Predore (BG) - Italia - Tel. +39.035.938.066 r.a. - Fax +39.035.938064 - info@forestiesuardi.com - www.forestiesuardi.it

Engine room

Apreamare offre due opzioni di motorizzazione con una coppia di Volvo Penta D4-270 DPI, oppure, con una coppia di Volvo Penta D4-320 con trasmissione in linea d'asse.

Apreamare offers two engine options - either a pair of Volvo Penta D4-270 DPI's or two Volvo Penta D4-320s with straight shaft transmission.

specialists in hull design, took care of the naval architecture, so we picked up the wakes left by ships in the area. The hull is gentle on the water and does not hit the waves, giving us a feeling of safety and great comfort. The water lines have been cleverly designed so that the *Gozzo 38 Cabin* can cope with even the roughest seas. The quality of the construction is evident in the absence of vibration and flexing. The boat is easy to turn, and it doesn't take long to make a full turn - just 20 metres. Quietness and low fuel consumption are appreciated. The water pipes and the engines mean that not much fuel is used. She has two Volvo Penta D4-320 inboard engines with straight shaft drive. At 3200 rpm it is quite fast and the GPS indicated 23.6 knots with a consumption of 94 litres of diesel. Considering that the tank holds 700 litres, the range is about 200 miles. The top speed was 27.8 knots with a total consumption of 126 litres of fuel. The concept of this model is inspired by the family feeling of the Neapolitan shipyard. However, some original stylistic elements have been introduced, such as the deckhouse lines, which are more streamlined and less curved. The design project has focused on comfort, space and ease of living on board, both inside and out. Externally, you and your guests can enjoy the boat in complete harmony, thanks to the numerous sofas and sunbathing areas. The design of the interiors reflects the same attention to the ergonomics of the spaces involved, which are designed to ensure the well-being of those who experience life on board. The cabins have ample wardrobe and storage space and can accommodate up to four people in two double beds. The galley is equipped with a refrigerator, sink, hob and a settee and table. The cockpit has a C-shaped settee and a central table that folds out. Amidships is a bathroom with a wash basin and shower. The raised deckhouse gives more volume below deck and there is a sunpad with an integrated sofa. The stern platform extends the length of the boat to 11.45 metres, although it is still classed as a ten-metre *Natante*. ◣

LA CARENA, PROGETTATA DA UMBERTO TAGLIAVINI, HA UN DISEGNO A GEOMETRIA VARIABILE CON PATTINI DI SOSTENTAMENTO IDRODINAMICO PER NAVIGARE ANCHE IN CONDIZIONI DI MARE FORMATO.
THE HULL, DESIGNED BY UMBERTO TAGLIAVINI, HAS A VARIABLE GEOMETRY WITH HYDRODYNAMIC LIFTING STRAKES SO YOU CAN USE IT EVEN IN ROUGH SEAS.

SINCE 1971
veco®
Cool is in the Air

For over five decades, Veco has been designing and manufacturing Climma premium marine air conditioning and Frigoboat refrigeration systems.

Our commitment to quality, flexibility, and efficiency has earned us a reputation for being an industry leader.

Explore Veco's cutting-edge technology and discover the latest in onboard comfort.

- Compact Dimension
- Lightweight Construction
- Cutting-Edge Technology
- Project Management
- Global Support Network

400+
Veco's dealers
across the globe

Veco S.p.A. | Giussano MB Italy | +39 0362 35321 | info@veco.net | www.veco.net

Find us at IBEX - 3-2338 | FLIBS - 683 | METSTRADE - 02.301

Test

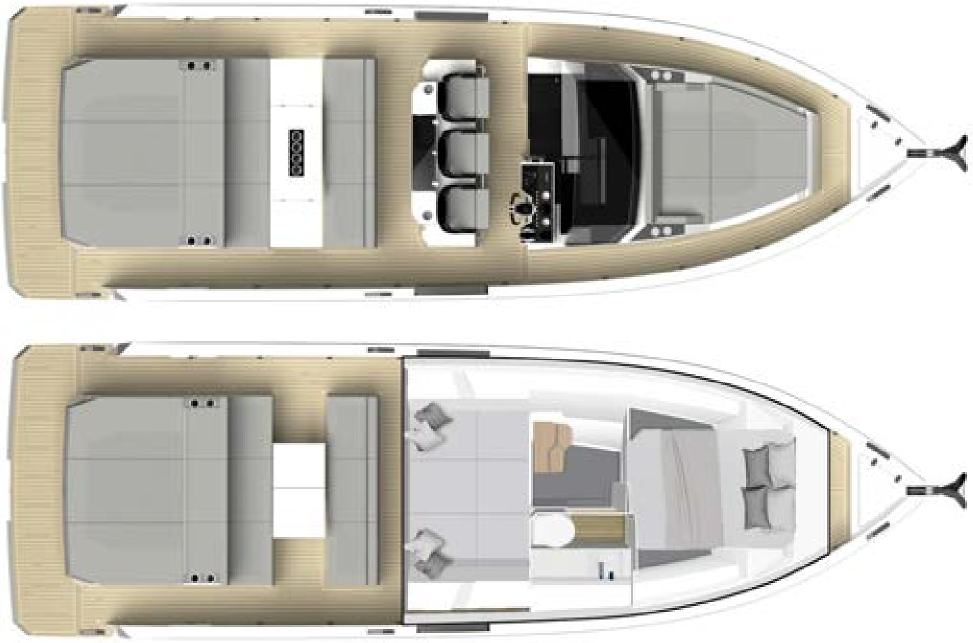
L'ULTIMO MODELLO DI DE ANTONIO, OFFRE COMFORT SOPRA E SOTTOCOPERTA, OTTIME PRESTAZIONI E FACILITÀ DI CONDUZIONE

DE ANTONIO'S LATEST BOAT PERFORMS WELL, IS VERY MANOEUVRABLE AND OFFERS COMFORT BOTH ABOVE AND BELOW DECK

by Niccolò Volpati

Everything you need

10.22m



Il design è la loro forza. I modelli De Antonio, da subito, si sono distinti proprio per questo. Ma il design non è nulla, se l'aspetto estetico va a discapito della funzionalità. E De Antonio ha certamente fatto tesoro di questa regola base. Qual è la principale caratteristica dei walkaround del cantiere catalano? I fuoribordo nascosti e coperti da un prendisole. Quale sia il vantaggio è evidente. Si può scegliere una motorizzazione fuoribordo, che oggi fa la parte del leone anche per barche di dimensioni maggiori rispetto a quelle a cui era destinata solo fino a una decina di anni fa, senza rinunce. Con De Antonio, infatti, non si deve fare a meno della piattaforma di poppa, alla quale molti diportisti non vogliono rinunciare, preferendo per questo dei piedi poppieri o dei piedi azimutali. E i fuoribordo nascosti sotto il prendisole di poppa, risultano una scelta convincente soprattutto se il walkaround non è di dimensioni esagerate. È la prima cosa che ho

Interni confortevoli per quattro persone, anche per una crociera di più giorni. Non male per una barca di dieci metri di lunghezza. Il layout e l'allestimento sono quasi perfetti: c'è tutto quel che ci deve essere, senza ingombrare.

The interior can comfortably accommodate four people, even for a couple of days of cruising. Not bad for a ten-metre boat. The layout and equipment are almost perfect: there is everything you need without clutter.

de Antonio
YACHTS

potuto apprezzare a bordo del nuovo *D32 Open*. Lo scafo è lungo 9,90 metri, è quindi omologato come natante, mentre la lunghezza fuori tutto arriva a 10,22 metri. L'allestimento del piano di coperta ha tutto quel che serve: prendisole da tre posti a poppa, due divanetti lineari con tavolo da pranzo, mobile bar, sedute pilota e copiloti e secondo prendisole a prua. Un allestimento così abbondante su uno scafo di meno di dieci metri, sembra una magia. Sarebbe logico pensare che non ci sia spazio per muoversi a bordo oppure che tutti gli allestimenti abbiano dimensioni microscopiche. E invece non è così. Prendisole e divanetti sono comodi e confortevoli così come i ben tre seggiolini della plancia. Inoltre, per muoversi a bordo, sia da poppa a prua, sia da un lato all'altro, i camminamenti sono sempre ampi e sicuri da percorrere. A tutto questo si aggiunge una piattaforma di poppa, sgombra appunto dai motori, che consente di accedere agevolmente all'acqua. L'altra caratteristica tipica di De Antonio sono le fiancate piuttosto alte e anche in questo caso si tratta di una scelta che, oltre all'estetica, tiene conto della funzionalità perché è possibile muoversi a bordo, anche quando la barca è in navigazione, sempre in sicurezza. Non mancano, inoltre, i tientibene, e l'unico sbalzo sul piano di calpestio è rappresentato da un gradino che si trova all'altezza della consolle, in modo da avere più volume per garantire maggiore abitabilità nella cabina sottostante la tuga. Un altro aspetto convincente è quello delle sedute. Oltre ai tre seggiolini, ci sono i due divanetti lineari del pozzetto. Spostando lo schienale di quello più a prua verso poppa, si ottengono due divanetti lineari frontemarcia. In questo modo, tutte le sedute, seggiolini e divanetti, sono rivolte a prua, ideale per quando si naviga. All'opposto, con lo schienale nell'altro senso, si ha una zona living con due divanetti contrapposti e il tavolo nel mezzo, perfetto per le soste in rada. Inoltre, non manca lo spazio per lo stivaggio dato che i gavoni sono numerosi, sotto le sedute e sotto il piano di calpestio. L'unica cosa a cui si è dovuto rinunciare è il tipico gavone verticale per il tender che De Antonio è in grado di garantire solo dal *D36* in su. E in navigazione? Anche sotto questo aspetto *D32* è promosso a pieni voti. La sensazione è che i modelli più piccoli navighino perfino meglio di quelli più grandi. La carena è morbida e non soffre mai l'onda. La V di prua la fende e lo scafo non subisce mai colpi. Almeno fino a un mare con onde di poco inferiori al mezzo metro, ma la sensazione è che anche con un mare più impegnativo non avrebbe sofferto. Altrettanto positivo il comportamento in manovra. Si vira facilmente, anche a velocità sostenuta, la barca si inclina il giusto e i motori non cavitano mai. La coppia di Mercury da 300 cavalli è più che sufficiente visto che alla massima ho superato i 47 nodi. Per planare bastano 11 nodi, pertanto il range di crociera è molto ampio, ovvero 36 nodi. E tra i 20 e i 30 nodi di velocità, inoltre, i consumi sono molto contenuti, perché sono compresi tra tre e tre litri e mezzo per miglio. Anche alle altre andature non sono comunque elevati, segno che le linee d'acqua sono efficienti. Ma *D32 Open* ha anche dei volumi interni che sono molto accoglienti. Ottima l'abitabilità sottocoperta, ampio il bagno anche se non ha il box doccia separato e accettabile la cabina di poppa che rimane sotto il piano di calpestio del pozzetto. A conti fatti, su una barca di dieci metri di lunghezza c'è spazio a sufficienza per quattro persone, con un allestimento e un'ottimizzazione dei volumi che permettono di vivere la crociera nel comfort.

Design is their strength. De Antonio boats have always stood out for this. But looks mean nothing without functionality, a basic rule that De Antonio has taken to heart. What is the main feature of the Catalan shipyard's walkarounds? The outboard engines are hidden under a sundeck. The advantage is obvious. You can choose an outboard engine, which is now more common on larger boats than it was a decade ago, without having to sacrifice performance. With De Antonio, you don't even have to give up the stern platform, which many people feel they can't do without, opting instead for sterndrives or azimuth thrusters. Hiding the outboards under the

IL T-TOP NON VIBRA, NEMMENO QUANDO SI NAVIGA ALLE ANDATURE PIÙ ELEVATE.
THE T-TOP DOES NOT VIBRATE, EVEN WHEN APPROACHING TOP SPEED.

VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

47.4

AUTONOMIA MN
RANGE NM

196

RAPPORTO PESO POTENZA
MASS
OUTLET POWER
kg/kw

9.6

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

3.2

DE ANTONIO YACHTS
ES-08006 Barcellona
T. +34 934676036
info@deantonioyachts.com
www.deantonioyachts.com
Dealer
Pedetti Yacht Sales
I-16033 Lavagna (GE) T. +39 0185 370164
info@pedettiyacht.com - www.pedettiyacht.com

PROJECT
Ufficio tecnico del cantiere

SCAFO
Lunghezza f.t. 10,22m • Lunghezza scafo 9,90m • Larghezza massima 3,20m • Pescaggio 0,60m • Dislocamento 3.690 kg • Serbatoio carburante *650 l* • Serbatoio acqua *140 l*

MOTORE
2 x 300 cv Mercury Verado • Potenza 229 *kW* (300 cv) • 8 cilindri a V • Cilindrata *4,6 l* • Regime di rotazione massimo 5200-6000 giri/minuto • Rapporto di trasmissione 1,85:1 • Peso a secco 272 kg

CERTIFICAZIONE CE
CAT B

PREZZO
Prezzo base con 2 fuoribordo di 200 cv V6
255.000 € + Iva

HULL
LOA 10.22m • Length 9.90m • Maximum beam 3.20m • Draft 0.60m • Displacement 3,690 kg • Fuel tank volume *650 l* • Water tank volume *140 l*

MAIN PROPULSION
2 x 300 hp Mercury Verado • Outlet mechanical power 229 *kW* (300 hp) • 8 V-shaped cylinders • Swept volume *4.6 l* • Maximal rotational speed 5200-6000/min • Transmission ratio 1.85:1 • Dry weight 272 kg

EC CERTIFICATION
CAT B

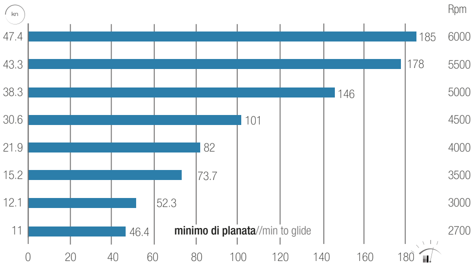
PRICE
Base price with 2 x 200 hp V6 outboards
255,000 € + VAT

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località	Barcellona-Spain
Altezza onda//Wave height	20 cm
Vento forza//Wind speed	12 nodi//knots
Persone a bordo//People on board	3
Carburante imbarcato Fuel volume on board	*300 l*
Acqua imbarcata Water volume on board	*50 l*

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 5 secondi
Gliding time of 5*s* from 0 to glide
Da zero alla massima velocità in 28 secondi
Gliding time of 28*s* for a speed change from 0 to 47.4 knots (maximum speed)

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI
(CRUISING SPEED)

3.3

Giri/min Engine rotational speed 1/min	Velocità kn Boat speed in knots	Consumi totali l/h Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Consumi litro miglio Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Autonomia mn Range na mi	Rumore su scala A (in plancia) dB Sound level on scale A (at the dashboard) dB
2700	11.0	46.4	4.2	154	67
3000	12.1	52.3	4.3	151	69
3500	15.2	73.7	4.8	135	73
4000	21.9	82.0	3.7	175	73
4500	30.6	101	3.3	196	75
5000	38.3	146	3.8	171	75
5500	43.3	178	4.1	158	78
6000	47.4	185	3.9	166	79

MERCURY
300
MERCURY
300

aft sundeck is a compelling choice, especially if the walkaround is not too large. This was the first thing I appreciated on board the new *D32 Open*. The hull measures 9.90 metres and is therefore certified as a boat, while the overall length is 10.22 metres. On deck, there is everything you need: a sunbathing area for three people at the stern and another at the bow, two sofas with a dining table, a bar cabinet and seats for the skipper and two more at the helm. It seems impossible to fit all this into a hull of less than ten metres. You might think that this means there is no room to move around on board, or that everything is tiny. But this is not the case. The sundeck and sofas are comfortable, as are the seats (all three of them) at the helm. And if you need to get from one end of the boat to the other, or from one side to the other, there is plenty of room and safe passageways. There is also a stern platform out of the way of the engines, making it easy to get into the water. Another classic De Antonio feature is the rather high side, another design element that goes beyond pure aesthetics and is also functional, allowing you to move around the boat safely at all times, even when sailing. There are also plenty of handholds. The only small drawback on the deck is a step next to the steering position, which serves to provide good headroom in the cabin under the deckhouse.

I also liked the seating. In addition to the seats at the helm, there are two sofas in the cockpit, and by moving the backs you get two sofas facing forwards. This means that all the seats, including the sofas, face forward, which is what you want when sailing. With the backs to the front, you get a living area with facing sofas and a table in the middle, perfect for hours spent at anchor, and there is no shortage of storage, with plenty of lockers under the seats and on the deck. The only thing they have had to do without is the traditional vertical locker for the tender, which only the *D36* and larger De Antonio boats are big enough to accommodate. How does it perform in the water? Again, the *D32* gets top marks. It seemed to me that the smaller boats, if nothing else, performed better in navigation than the larger ones. The hull is not too rigid and is not affected by waves. The V-shaped bow cuts through the water without slamming, at least in waves of just under 50 cm. However, you get the feeling that it could cope with more challenging seas. It turns easily, even at high speed, and skids at just the right point, with no cavitation from the engines. The 300hp Mercury's torque is more than enough as I've exceeded 47 knots. Eleven knots are enough for gliding, so you have a whole range of 36 knots to choose from. And between 20 and 30 knots, fuel consumption is very low, between 3 and 3.5 litres per nautical mile. Even at other speeds, this figure does not rise too high, a testament to the efficiency of the waterlines. The interior of the *D32 Open* is also very pleasant. The headroom below deck is excellent, the bathroom is spacious (although there is no separate shower compartment) and the aft cabin under the cockpit is excellent. All in all, there is room for four people in a ten-metre boat, with excellent use of space and a layout that makes for comfortable cruising. ◣

Engine data

Due 300 cavalli Mercury riescono a spingere *D32* fino a oltre 47 nodi. Ma l'aspetto positivo è che il range di crociera è molto ampio e i consumi contenuti.

Twin 300hp Mercury engines can propel the D32 *to over 47 knots. They also offer a wide range of cruising speeds and are fuel efficient.*

Ottimo il comportamento della carena in navigazione. Il deadrise pronunciato a prua permette di fendere bene le onde e lo scafo è sempre maneggevole e stabile.

The hull works well. The pronounced deadrise at the bow makes it easy to cut through the waves and the boat is always easy to handle and stable.

VILLA
FRANCIACORTA

villafranciacorta.it

BOKÈ NOIR
VILLA
FRANCIACORTA
MILLESIMATO
2019
VILLA
FRANCIACORTA
Bokè Noir
ROSÉ
PAS DOSÈ
AZIENDA AGRICOLA VILLA
MONTICELLI BRUSATI ITALIA

Nato per lasciare il Segno.

Premium

12.70m

inter pares

SPORTIVO ED ELEGANTE NON SONO DUE CONCETTI IN ANTITESI MA CONVIVONO PACIFICAMENTE A BORDO DEL NUOVO MAXI DI BWA

FIRST OF ALL, BWA'S NEW MAXI PROVES THAT SPORTINESS AND ELEGANCE ARE NOT INCOMPATIBLE, AS THEY HAPPILY COEXIST ON BOARD

by Niccolò Volpati

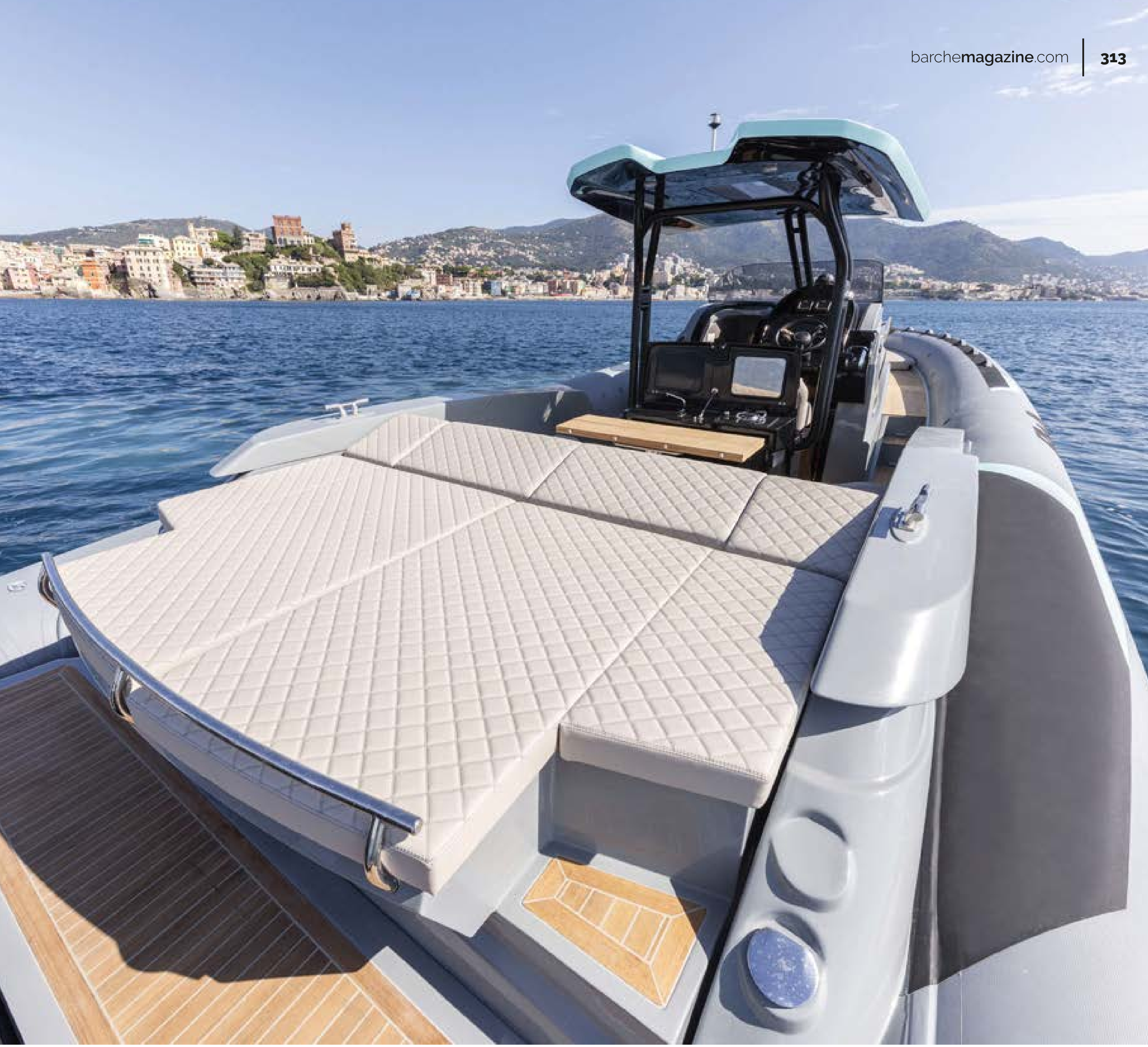
photo by Andrea Muscatello

SUZUKI
SUZUKI

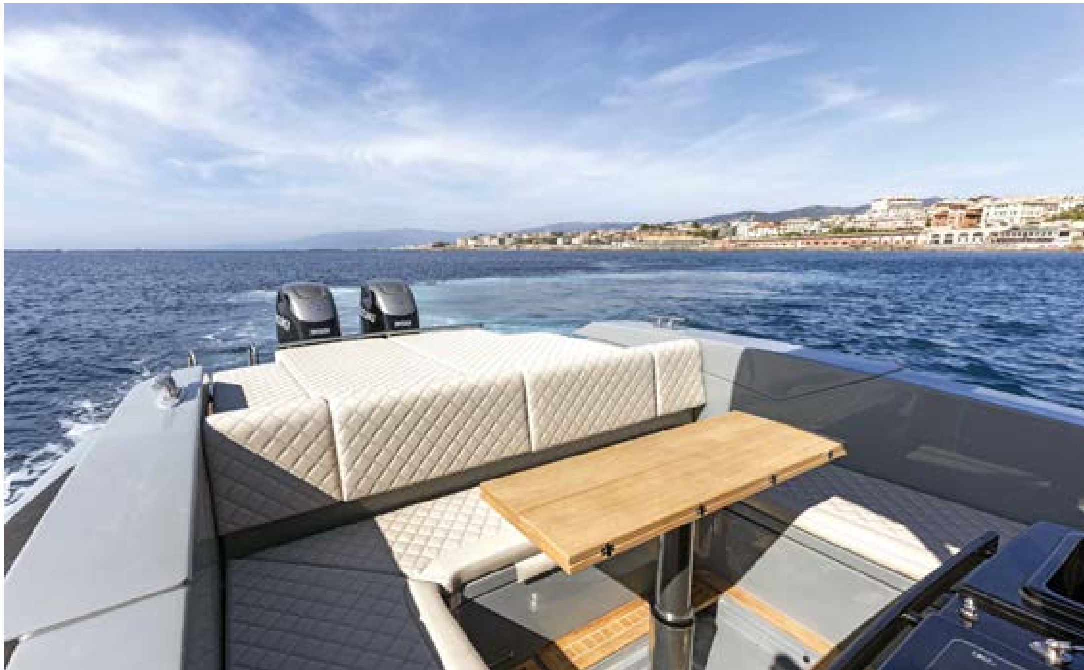
Il mondo dei maxi rib non conosce crisi né rallentamenti. Sono due le ragioni che, da sempre, determinano il successo dei grandi battelli. Sono apprezzati dagli armatori, sia quelli di mega yacht che usano il maxi rib come tender, sia quelli che scelgono il gommone al posto della barca. Un rib è adrenalinico, incollato all'acqua, facile da timonare e più semplice da gestire rispetto a un'imbarcazione a motore di medie o grandi dimensioni. Quando tutto è in ordine basta girare la chiave, metterlo in moto e mollare gli ormeggi. E se non si è proprio alle prime armi, non serve un equipaggio per condurlo. Tutte queste ragioni sono alimentate da due elementi che non devono mai mancare: design e prestazioni. Gli armatori dei maxi rib non vogliono un mezzo spartano, ma confortevole, anche perché sono abituati a uno standard molto elevato. E men che meno vogliono un'imbarcazione che passi inosservata. BWA lo sa e infatti entrambe queste caratteristiche sono presenti in *Premium 40 WL,* che oggi è in versione fuoribordo con un T-Top tutto nuovo. BWA, in fatto di gommoni, è un nome e una garanzia. È un'azienda che da molti anni li produce e da tempo ha ampliato la sua gamma nella fascia maxi. Le performance evidenziate durante la prova sono lì a dimostrare che l'adrenalina è assicurata. Con due Suzuki da 350 cavalli ciascuno alla massima velocità ha superato i 47 nodi. Una velocità più che ragguardevole. Se non si ha intenzione di partecipare a una gara di motonautica, 40 nodi sono più che sufficienti sia come day boat, sia per le crociere a corto e medio raggio. E nel caso di *Premium 40*, volendo, ci sono ancora sette nodi in più. Questi risultati sono stati ottenuti con una motorizzazione "media". La minima consigliata è rappresentata da una coppia di fuoribordo da 250 cavalli, mentre la massima installabile è fatta da due da 450 cavalli. I due Suzuki da 350 rappresentano appunto il compromesso tra minimo e massimo. Con questi propulsori il consumo è ragionevole perché si naviga a 30 nodi con circa 100 litri/ora e a 40 con meno di duecento. Alle performance contribuisce anche il T-Top, che non è solo un elemento estetico o funzionale. Protegge la zona della plancia dal sole ed è personalizzabile con una colorazione a scelta, ma soprattutto è stato progettato per ottimizzare la resistenza idrodinamica e la stabilità. Alla sensazione di protezione che si ha al timone contribuisce anche il parabrezza che è della dimensione giusta: abbastanza alto da riparare dal vento, ma non eccessivo. Non si congiunge con il T-Top, così l'aria fluisce verso poppa garantendo l'aerazione in pozzetto. L'allestimento della coperta beneficia della superficie a disposizione. Il battello misura 12,70 metri fuori tutto ed è largo quattro. Le aree prendisole sono addirittura tre: una all'estrema prua, una sulla tuga e una a poppa, ma nonostante questo non è difficile muoversi a bordo. Il divanetto del pozzetto è a U, ben protetto dalla vetroresina delle fiancate. Quando un gommone ha i fuoribordo a poppa e un prendisole che occupa tutto il baglio, solitamente ha spazi risicati per le spiaggette. Non è così per il *Premium 40 WL* che ne ha due e grazie a dei tubolari non troppo sporgenti a poppa, le spiaggette offrono una buona superficie calpestabile. Sono ideali per muoversi intorno ai motori senza difficoltà e per accedere all'acqua. Un maxi rib di oltre dodici metri di lunghezza ha anche spazio sottocoperta. *Premium 40 WL* offre una dinette con due posti letto, un'eventuale altra cuccetta da due posti a poppa e un bagno separato. In definitiva, è un maxi rib che soddisfa entrambe le esigenze che hanno fatto la fortuna di questi battelli. È ideale per chi lo usa come day boat, ma anche per chi intende rimanere a bordo più a lungo di una giornata. Le performance sono di tutto rispetto, i consumi contenuti e i 900 litri di capienza del serbatoio del carburante assicurano un'autonomia di 200 miglia anche alle velocità più sostenute.

I posti letto arrivano a quattro e il bagno è, ovviamente, in un locale separato. I volumi sono pertanto sufficienti per le crociere a corto e medio raggio.

There are as many as four berths, plus the bathroom which is of course in a separate room. That means there is enough room for short and medium-range cruises.



L'ESTREMA PRUA E L'ESTREMA POPPA OSPITANO DUE PRENDISOLE, IN QUESTO MODO NON SI SACRIFICA LA SUPERFICIE NECESSARIA PER MUOVERSI A BORDO.
THERE ARE SUN PADS DEEP IN THE STERN, AND ALSO AT THE END OF THE FOREDECK, SO NOT TOO MUCH OF THE SPACE NEEDED TO GET AROUND IS WASTED.



Financial crises or recessions do not seem to affect the world of maxi RIBs. There are two reasons for this, and they are appreciated by buyers: megayacht owners who use them as tenders, and those who have them instead of a boat. A RIB provides excitement, stays glued to the water, is easy to steer and is easier to handle than a medium or large boat. If everything is in order, all you have to do is turn the key, start the engine and let go of the moorings. And if you're not a novice, you don't need a crew to drive it. All these reasons are fuelled by two elements that must never be lacking: design and performance. Maxi RIB owners are used to very high standards and look for comfort. They do not want a Spartan boat. And they especially don't want something that goes unnoticed. BWA knows this very well, and the *Premium 40 WL*, now available with an outboard engine and a completely new T-Top, offers both of these features. BWA is a name that means something when it comes to RIBs. The company

VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

47.1

AUTONOMIA MN
RANGE NM

272

RAPPORTO PESO POTENZA
MASS OUTLET POWER

kg/kW

11.6

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

3.1

PESO
FULL MASS DISPLACEMENT

6

t

BWA, RIBITALY SRL
Milano, Italia
www.bwa.it

SCAFO

Lunghezza f.t. 12,70m • Lunghezza di omologazione 11,98m • Larghezza massima 4,00m • Dislocamento 5.000 kg • Diametro tubolari 0,69m • Compartimenti 9 • Serbatoio carburante *900 l* • Potenza massima installabile 2x450 cv

MOTORE

2 x Suzuki DF350 AMD • Potenza 257,4 *kW*/350 cv • 6 cilindri a V 55° • Cilindrata 4.390 cc • Alesaggio per corsa 98mm x 97mm • Rapporto al piede 2,29:1 • Regime di rotazione 5700-6300 giri/minuto • Peso 352 kg

CERTIFICAZIONE CE

CAT B

PREZZO

Prezzo base con 2 fuoribordo da 350 hp 330.000 € +Iva

HULL

LOA 12.70m • Length 11.98m • Maximum beam 4.00m • Displacement 5,000 kg • Tube's diameter 0.69m • 9 compartments • Fuel tank volume *900 l* • Maximum rated power 2x450 hp

MAIN PROPULSION

2 x Suzuki DF350 AMD • Outlet mechanical power 257.4 *kW*/350 hp • 6, 55° V-shaped cylinders • Swept volume 4,390 cc • Bore&Stroke 98mm x 97mm • Compression ratio 2.29:1 • Maximal rotational speed 5700-6300/min • Weight 352 kg

EC CERTIFICATION

CAT B

PRICE

Base price with 2 x 350 hp outboards 330,000 € + VAT

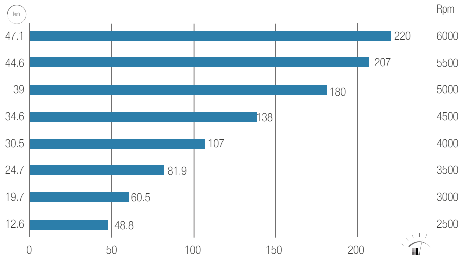
CON DUE SUZUKI DA 350 CAVALLI CIASCUNO ALLA MASSIMA VELOCITÀ HA SUPERATO I 47 NODI. WITH TWO 350 HP SUZUKI'S WE EXCEEDED 47 KNOTS.

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Genova
Altezza onda//Wave height	40cm
Vento forza//Wind speed	12 nodi//knots
Persone a bordo//People on board	4
Combustibile imbarcato Fuel volume on board	*600 l*
Acqua imbarcata Water volume on board	*70 l*

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



La crociera ha un range molto ampio, perché è di circa 35 nodi. Impossibile non trovare la velocità ideale in base alle condizioni del mare o ai consumi.

There is a very wide range of cruising speeds, spanning a full 35 knots, to choose from. So you can always find the right one for the sea conditions and fuel consumption requirements.

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI (CRUISING SPEED)

3.3

Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Range na mi
2500	12.6	48.8	3.9	230
3000	19.7	60.5	3.1	290
3500	24.7	81.9	3.3	272
4000	30.5	107	3.5	257
4500	34.6	138	4.0	225
5000	39.0	180	4.6	195
5500	44.6	207	4.6	195
6000	47.1	220	4.6	195

Engine data

Settecento cavalli bastano per superare i 47 nodi. La motorizzazione massima consentita arriva a 900.

Seven hundred horsepower is enough to get it to over 47 knots. The most you can fit is a full 900 hp.

has been building them for many years and has expanded its production into the maxi RIB category. From what we saw during the test, adrenaline performance is guaranteed. With two 350 hp Suzuki's we exceeded 47 knots. A very reasonable speed. If you're not planning to race, 40 knots is more than enough for a day boat or for short to medium-distance cruising. And in the case of the *Premium 40*, you can get an extra seven knots if you want. These results have been obtained with average power ratings. The recommended minimum is 250 hp, while the maximum the boat can handle is two 450 hp engines. This means that the two Suzuki 350s are a compromise between maximum and minimum. Fuel consumption is reasonable with these engines, consuming around 100 litres per hour at 30 knots and less than 200 litres at 40 knots. The T-Top also contributes to performance and is not just an aesthetic or functional element. It shields the entire dashboard from the sun and can be customised in colour. Above all, it is designed to optimise hydrodynamics and stability. The feeling of protection at the helm is also enhanced by the windscreen, which is just the right size: high enough to keep the wind out, but not too high. The windscreen does not meet the T-Top, allowing air to flow aft for good cockpit ventilation. The deck layout is favoured by the amount of space available. The boat is 12.70 metres long and four metres wide. There are three sunbathing areas: one deep in the bow, one on the coachroof and one aft, but moving around the boat is still easy. There is a U-shaped sofa in the cockpit, well protected by the fibreglass sides. When a RIB has an outboard engine and a full-beam sundeck, there are often only small platforms for swimming. Not so on the *Premium 40*, which has two, and thanks to the tubes that do not protrude too far aft, the platforms offer plenty of walking space. They are perfect for getting around the engines and into the water. A maxi RIB of over twelve metres also has space under deck. The *Premium 40 WL* offers a dinette with two berths, a berth for an additional person and a separate head. In essence, it is a maxi RIB that meets both of the requirements that have made these boats so successful. It is perfect for those who use it as a day boat, but also for those who want to stay on board for more than a day. Performance is respectable with limited fuel consumption, while the 900-litre fuel tank gives a range of 200 miles at higher speeds. ◣

Aneri

orgoglio di famiglia

Aneri
Aneri
Aneri
A
amarone
stella

Alessandro Giancarlo e Stella Aneri
nella Cantina Aneri a San Pietro in Cariano
nel cuore della produzione dell'Amarone Classico

Amarone Aneri
presente

Alla firma della Costituzione Europea a Roma nel 2004
al G8 dell'Aquila nel 2009, al G20 di Roma nel 2021
e altre importanti riunioni dei Capi di Stato e di Governo tenutesi nel nostro Paese e nel Mondo

Aneri Srl. www.aneri.it - info@aneri.it | Tel./Fax 044220477

Giorgio Galli

MERCURY
MERCURY
Ranieri
CAYMAN 33.0 EXECUTIVE

Preview

RANIERI INTERNATIONAL PRESENTA *NEXT 255 LX* E *CAYMAN 33.0 EXECUTIVE*. DUE MEZZI ALL'INSEGNA DEL COMFORT E DELLA QUALITÀ COSTRUTTIVA

RANIERI INTERNATIONAL PRESENTS THE *NEXT 255 LX* AND THE *CAYMAN 33.0 EXECUTIVE*. TWO VEHICLES IN THE NAME OF COMFORT AND QUALITY

by Niccolò Volpati

Rispondere al mercato

Responding to the market

Ranieri International, anche per il 2025, presenta nuovi modelli. *Cayman 33.0 Executive* è un battello omologato natante che raggiunge i 10,20 metri di lunghezza fuori tutto. Che cos'ha di speciale? Naviga bene, anzi benissimo e ha un allestimento della coperta funzionale, confortevole e, a mio giudizio, proprio ben riuscito. Se non appartenete a quella schiera di persone che pensano che un'imbarcazione sia solo una piattaforma da cui fare il bagno, le doti di navigazione sono importanti. Ho provato *Cayman 33.0 Executive* a Soverato nella tipica condizione estiva: vento teso e un po' d'onda.
La sensazione al timone è stata molto positiva. Ho sfiorato i 50 nodi di velocità, per la precisione mi sono fermato a 49,9 con una coppia di Mercury V8 da 300 cavalli. Oltre che dalla velocità sono rimasto favorevolmente colpito dalla semplicità di conduzione. Infatti non soffre le onde, è sempre stabile e vira con grande facilità. A tutta barra, a 40 nodi, la carena è sempre incollata sull'acqua e non dà mai la sensazione di volersi staccare. È esaltante per chi non è alle prime armi ed è accessibile e sicuro per un neofita. Per planare bastano tredici nodi e, a conti fatti, vuol dire che ce ne sono quasi 37 di range di crociera.
A 30 nodi si naviga con 66 litri/ora e a 25 nodi ne bastano 45. Si può andare molto veloci, ma si può anche scegliere un'andatura comunque sostenuta, ma parca nei consumi. *Next 255 LX* è la più piccola della gamma. Ranieri non ha paura e insiste nel rinnovare la sua gamma anche verso il basso.
Si tratta di uno scafo di sette metri di lunghezza che arriva a 7,80 fuori tutto, ma non per questo privo di soluzioni tecnologicamente avanzate. La carena a step è stata studiata per ottimizzare le prestazioni e per attutire l'impatto con le onde. Con un Suzuki da 300 cv ho superato i 40 nodi di velocità massima e per planare ne sono bastati 12,6.
I consumi sono molto contenuti perché si naviga a 20 nodi con circa trenta litri/ora. Gli spazi sono ottimizzati e divisi tra una zona prendisole a prua e un'area living in pozzetto. Sottocoperta c'è una cabina e un bagno.

Cayman 33.0 è uno dei pochi battelli che su uno scafo di nove metri offre ben quattro posti letto e un bagno in un locale separato.

The Cayman 33.0 *is one of the few boats to offer four berths and a separate head in a nine-metre hull.*

CAYMAN 33.0 EXECUTIVE

Lunghezza f.t. 10,20m • Lunghezza di omologazione 9,00m • Larghezza massima 3,55m • Diametro tubolari 0,65m • Compartimenti 6 • Dislocamento 3.500 kg • Serbatoio carburante *540 l* • Serbatoio acqua *130 l* • Potenza massima installabile 800 cv • Posti letto 4 • Omologazione CE CAT B

LOA 10.20m • Length 9.00m • Maximum beam 3.55m • Tube 's diameter 0.65m • 6 compartments • Displacement 3,500 kg • Fuel tank volume *540 l* • Water tank volume *130 l* • Maximum rated power 800 hp • 4 berths • EC Certification CAT B

NEXT 255 LX

Lunghezza f.t. 7,80m • Lunghezza di omologazione 6,97m • Larghezza massima 2,55m • Dislocamento 2.200 kg • Serbatoio carburante *390 l* • Serbatoio acqua *80 l* • Potenza massima installabile 350 cv • Posti letto 2 • Omologazione CE CAT B

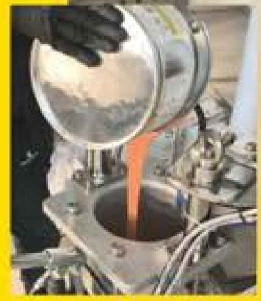
LOA 7.80m • Length 6.97m • Maximum beam 2.55m • Displacement 2,200 kg • Fuel tank volume *390 l* • Water tank volume *80 l* • Maximum rated power 350 hp • 2 berths • EC Certification CAT B

www.ranieri-international.com

Ranieri International is also presenting new models for 2025. The *Cayman 33.0 Executive* is a homologated boat with an overall length of 10.20 metres. What is so special about it? It sails well, very well indeed, and has a deck layout that is functional, comfortable and, in my opinion, just right. Unless you're one of those people who think a boat is just a platform from which to bathe, the sailing qualities are important. I tested the *Cayman 33.0 Executive* in Soverato in typical summer conditions: stiff wind and a few waves. The feeling at the helm was very positive. I got close to 50 knots, actually stopped at 49.9 with a pair of 300 hp Mercury V8s. As well as the speed, I was very impressed with the ease of handling. In fact, it does not suffer from the waves, it is always stable and turns with great ease. At full rudder, at 40 knots, the hull is always glued to the water and never gives the feeling of wanting to break away. It is exhilarating for the uninitiated and accessible and safe for the novice. Thirteen knots is enough for gliding and that means a cruising range of almost 37 knots.
At 30 knots you will be using 66 litres/hour and at 25 knots you will only need 45. You can go very fast, but you can also choose a pace that is sustainable but economical. The *Next 255 LX* is the smallest in the range. Ranieri is not afraid to innovate at the bottom of the range. It is a seven-metre hull that reaches 7.80 metres overall, but not without technologically advanced solutions. First of all, the stepped hull, designed to optimise performance as well as to absorb the impact of the waves. With a 300 hp Suzuki, I exceeded a top speed of 40 knots, and 12.6 knots was enough to plan. Consumption of the single outboard is very low, sailing at 20 knots on around thirty litres per hour. The layout is simple but not spartan. The spaces are optimised and divided between a sunbathing area in the bow and a living area in the cockpit. Below deck there is a cabin and a bathroom. She is ideal not only for an owner, but also for a charter. ◣

NEXT 255 LX È LA PIÙ PICCOLA DELLA GAMMA, MA OFFRE COMUNQUE DUE COMODI POSTI LETTO E UN BAGNO SOTTOCOPERTA.
THE *NEXT 255 LX* IS THE SMALLEST IN THE RANGE, BUT IT STILL OFFERS TWO COMFORTABLE BERTHS AND A HEAD UNDER THE DECK.

10 10 CFS ...do it better
STEEL BLUE
SPINNAKER
YACHT VARNISH



ricerca & sviluppo
research & development

BLUE or
YELLOW
same performance

assistenza & applicazione
assistance & application

qualità, servizio, assistenza

quality, service, assistance

ABS DESIGN ASSESSED

certificazione PDA
23-2364249-PDA

RINA

Approvazione
RINA, RINAMIL e Classification for Fast Patrol Vessel
2023/SP/01/200

CTS Centro Tecnologico Sperimentale

Strong and Durable
STEEL Blue at 80°C ranks first in its class at compression. At 100°C it is still higher than the 80°C values required by ship Registries.

Simple mix
The color contrast between component A and B makes it easy to check for perfect mixing. Further guarantee of compliance.

Easily mixable
The dedicated and free mixer is the result of practical tests made by users based on their suggestions.

Fluid
In addition to facilitating mixing, it penetrates into every small crevice and adheres perfectly to surfaces, facilitating the rise of any bubbles.

Documented
Each package contains a full description of the tests carried out in the presence of the Registers at the CTS Experimental Technology Centre in La Spezia.

1 **Forte e Resistente**
STEEL Blue a 80°C risulta il primo della classe alla compressione. A 100°C è ancora superiore ai valori di 80°C richiesti dai Registri navali.

2 **Mix semplice**
Il contrasto di colore tra componente A e B facilita il controllo della perfetta miscelazione. Ulteriore garanzia del lavoro.

3 **Facilmente mescolabile**
Il mixer dedicato e gratuito è il risultato di prove pratiche fatte dagli utilizzatori in base ai loro suggerimenti.

4 **Fluido**
Oltre a facilitare la miscelazione penetra in ogni piccolo interstizio, aderisce perfettamente alle superfici facilitando la risalita di eventuali bolle.

5 **Documentato**
Ogni confezione riporta una completa descrizione dei test eseguiti in presenza dei Registri presso il CTS Centro Tecnologico Sperimentale di La Spezia.

C-Systems 10 10 CFS, SPINNAKER Yacht Varnish, STEEL Blue, Nautilus mpt, Deco deck, Skinder, Gelplane...

CECCHI
cecchi.it

CECCHI GUSTAVO & C. Viareggio - via Coppino, 253 - tel. +39 0584 383694 - **info@cecchi.it** **www.cecchi.it**

Companies

QUALITÀ, QUALITÀ, QUALITÀ.
LA FILOSOFIA DEL CANTIERE
DI MISANO ADRIATICO NON CAMBIA.
E I RISULTATI LA CONFERMANO

QUALITY, QUALITY, QUALITY. THE APPROACH
TAKEN BY THE MISANO ADRIATICO SHIPYARD
HAS ALWAYS BEEN THE SAME. AND THE RESULTS
BEAR THIS OUT

by Niccolò Volpati

photo by Giovanni Malgarini

Il 200-S è il nuovo modello della flotta Anvera. Il progetto verrà presentato in occasione del prossimo Monaco Yacht Show. Per toccarlo con mano si dovrà attendere fino a settembre 2025.

The 200-S is the new model in the Anvera fleet. The project will be unveiled at the upcoming Monaco Yacht Show. We will have to wait until September 2025 to get our hands on it.

Think different, think Maxi

Qual è la caratteristica che hanno tutti i mega yacht? A parte le dimensioni, è l'alta qualità costruttiva. Materiali, tecnica, tecnologia, non possono mancare. Non ci si improvvisa costruttori di mega yacht. Ed è la sensazione che si prova appena si varca il portone dei capannoni di Anvera.
Non è solo questione di materiali, il carbonio è una scelta fatta fin dall'inizio, ma va evidenziato come viene utilizzato e a quale scopo. Il carbonio ha proprietà eccezionali: leggero e robusto, ideale per costruire qualcosa di resistente, ma che, al tempo stesso, non sia troppo pesante. L'obiettivo è contenere i consumi e infatti tutti i modelli di Anvera consumano tra i 3 e i 5 litri per miglio. Un valore quasi incredibile per un'imbarcazione che naviga a 50 nodi. Solitamente questo risultato un cantiere lo ottiene installando motori molto potenti. Anvera invece ha deciso di percorrere una strada differente. Contenere i pesi per contenere la potenza dei propulsori e, di conseguenza, i consumi. La produzione è unica nel suo genere, non mi viene in mente altro di simile tra i tanti cantieri che producono imbarcazioni di serie che mi è capitato di visitare. Gli stampi delle carene sono divisi a metà per facilitare la posa delle fibre di carbonio. Prima si fa una parte di carena, poi la seconda e, infine la fazzolettatura che unisce queste due parti. Tutti i componenti installati, dalle paratie ai madieri, ai paglioli, sono precotti e successivamente all'incollaggio si procede alla cottura finale che avviene con tutta la barca già montata e si fa a 75° per 14 ore. Le fibre di carbonio sono impregnate con le resine epossidiche ad alta qualità e si utilizza ovviamente la tecnica del sottovuoto. Quando si lavora così e si vuole continuare a mantenere questo standard qualitativo, è impensabile fare grandi numeri. *"Attualmente il 48' è prodotto in cinque o sei unità all'anno e ci siamo dati l'obiettivo di arrivare a sette od otto, ma non di più"*, afferma Marco Rossetti, amministratore con delega allo sviluppo commerciale e al marketing. Rossetti è l'ultimo imbarcato che si aggiunge allo storico equipaggio di Anvera composto da Giancarlo Galeone,

Marco Rossetti ha la delega allo sviluppo commerciale e al marketing. Francesca Galeone, è responsabile dell'amministrazione finanza e controllo.

Marco Rossetti is in charge of marketing and sales. Francesca Galeone is responsible for finance management and control.

Marco Rossetti.

Francesca Galeone.

AC DYNAMIC CONTROL

LA SEDE DI 8.000 M^2 È A MISANO ADRIATICO. SUL TETTO SONO STATI INSTALLATI PANNELLI FOTOVOLTAICI CHE PRODUCONO 75 *KW* DI ENERGIA.

THE 8,000 M^2 PLANT IS IN MISANO ADRIATICO AND HAS PHOTOVOLTAIC PANELS ON THE ROOF THAT HAVE AN OUTPUT OF 75 KILOWATTS.

Luca Ferrari e Gilberto Grassi. *"Dopo nove anni e cinquanta imbarcazioni consegnate, siamo a un nuovo step. L'obiettivo è crescere per soddisfare una richiesta sempre maggiore sia in termini di numeri, sia di taglie, ma senza stravolgere il nostro Dna fatto di qualità, performance e imbarcazioni molto personalizzate"*, ci dice Giancarlo Galeone. *"Ci siamo allargati. Ai due capannoni esistenti ne abbiamo aggiunti due, uno di quasi mille metri per ospitare la verniciatura e uno di duemila metri quadrati per raddoppiare la parte di lavorazione del carbonio"*, spiega Gilberto Grassi. Tutto ciò che si trova a bordo di un Anvera è fatto presso la sede di Misano Adriatico. Sarebbe impossibile mantenere un controllo sulla qualità costruttiva senza avere tutta la produzione interna. È risaputo che molti armatori di maxi rib possiedono o hanno posseduto un mega yacht. Spesso sono usati come tender o come chase boat. In ogni caso, si tratta di armatori abituati alla qualità, ma anche alla customizzazione. Ed è proprio per garantire un prodotto su misura che Anvera produce tutto internamente. Tra i suoi clienti c'è chi ha scelto di avere le stesse finiture e colori dell'auto sportiva che possiede. Inoltre, il carbonio, è un materiale conosciuto e apprezzato da questa clientela anche perché è abituata ad averlo sulla propria auto e non solo in barca. Per questo la produzione di Anvera è un full custom quasi maniacale. Sono capaci di realizzare lo stampo di un componente in acciaio per poi realizzarlo in carbonio. Sono in carbonio le staffe del motore o il sostegno dello schienale del pilota. Customizzare, per Anvera, non significa solo consentire la scelta di una diversa collocazione o modificare leggermente la disposizione dei mobiletti. Customizzare significa cucire un abito su misura. Perfino i motori non sono un tabù. Quelli più apprezzati sono gli entrobordo, con eliche di superficie o con piede poppiero. Questo perché una delle caratteristiche distintive di ogni modello Anvera è la poppa che, grazie alle due terrazze abbattibili e alla spiaggetta diventa una vera e propria beach area a pelo d'acqua. Qualche modello è stato fatto però anche con i fuoribordo, proprio su richiesta specifica dell'armatore ed è una soluzione molto apprezzata oltreoceano dove Anvera ha recentemente chiuso un accordo di partnership con FGI Yacht Group, boutique company, che ha sede a Fort Lauderdale.

I SOCI FONDATORI, ANCORA OGGI AMMINISTRATORI DELL'AZIENDA, SONO GIANCARLO GALEONE, PRESIDENTE, LUCA FERRARI, RESPONSABILE RICERCA E SVILUPPO, E GILBERTO GRASSI, RESPONSABILE PRODUZIONE.
PRESIDENT GIANCARLO GALEONE, RESEARCH AND DEVELOPMENT DIRECTOR LUCA FERRARI AND PRODUCTION MANAGER GILBERTO GRASSI ARE THE FOUNDING PARTNERS AND CONTINUE TO LEAD THE COMPANY.

Giancarlo Galeone.

Luca Ferrari.

Gilberto Grassi.

Torggler

Torggler
MARINE
Sitol®

Sitol® Marine

La qualità sta nei dettagli!

Adesivo/sigillante certificato IMO MED con largo spettro d'azione idoneo per incollare e sigillare tutti i materiali utilizzati nell'industria nautica quali: Vetroresina, forex, metalli (acciaio, ferro, alluminio), legno (Teak naturale e compensato marino), Teak sintetico (PVC).

IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

Torggler la soluzione!

www.torggler.com

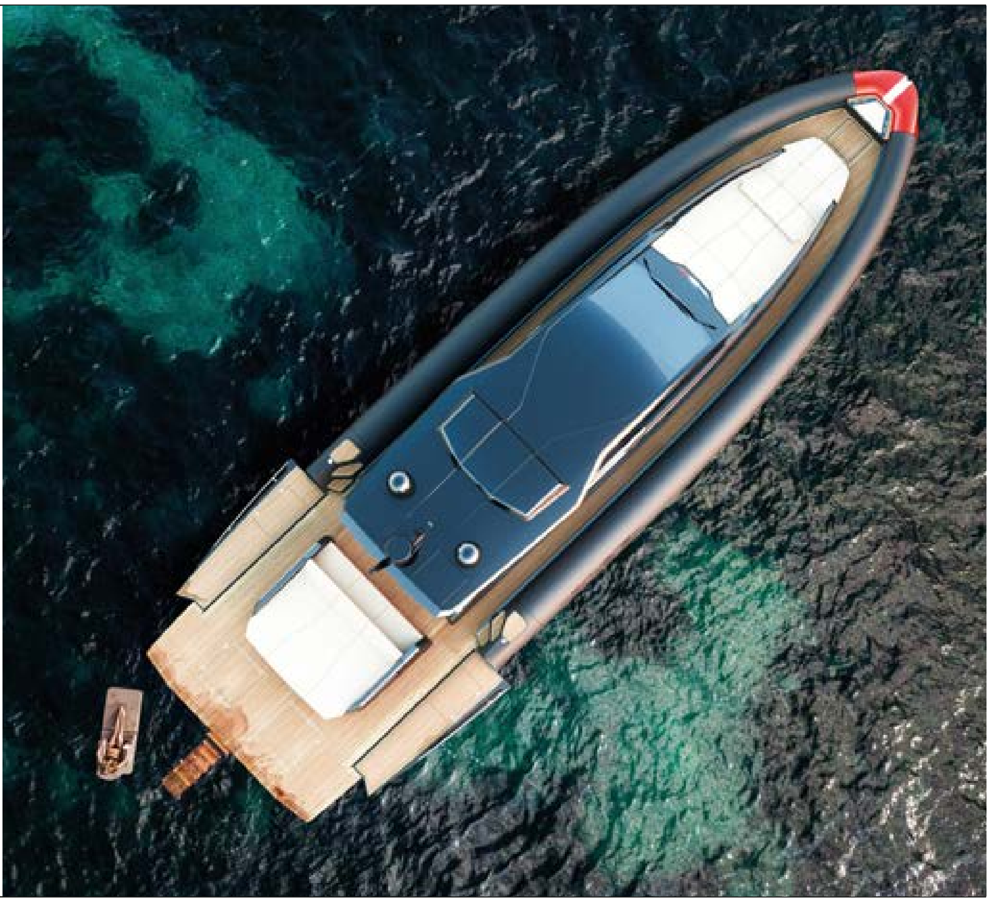
What is the one characteristic that every mega yacht has? Apart from size, it is the high quality of construction. The materials, techniques and technology have to be up to the mark. If you want to build mega yachts, you cannot make things up as you go along. And that is the feeling you get when you walk through the doors of the Anvera hangar. It is not only a question of the material, as they have always chosen carbon fibre, but also how it is used and for what purpose. Carbon fibre has exceptional properties: it is light and strong, perfect for building something that lasts but is not too heavy. The aim is to reduce fuel consumption, and indeed all Anvera boats consume between three and five litres per nautical mile. This is an almost unbelievable figure for a boat that can reach fifty knots. Normally, boatyards would have to install very powerful engines to achieve such speeds.

ANVERA 42, 48 E *58* SONO I MODELLI ATTUALMENTE IN PRODUZIONE. NEL 2025 SARÀ PRESENTATO ANVERA 200.
THE *ANVERA 42, 48* AND *58* ARE THE MODELS CURRENTLY IN PRODUCTION. THE ANVERA 200 WILL BE LAUNCHED IN 2025.

ANVERA 200-S

A dieci anni dalla fondazione del cantiere, il nuovo modello che celebra questa ricorrenza sarà un'imbarcazione di 20 metri di lunghezza per sei di larghezza, che con le terrazze aperte arriverà a un baglio di sette metri e una beach area di circa 40 m². La carena è stata disegnata in collaborazione con Brunello Acampora. Marco Casali ha firmato il design. Avrà due diverse motorizzazioni. Con due Man da 1.300 cv ciascuno arriverà a 50 nodi di velocità e con due Man da 2.200 cv la massima supererà i settanta nodi.

Ten years after it was founded, the shipyard will celebrate with a new 20 x 6 metre boat that will be seven metres long when the sides of the deck are opened, increasing the beach area to around 40 square metres. The hull was designed in collaboration with Brunello Acampora, whilst Marco Casali signed the design. It will have a choice of two engines. With two 1,300 hp MANs, the boat will reach fifty knots, while with two 2,200 hp MANs, the top speed will be over seventy.



CHAMELEONIC
INTELLIGENT
ILLUMINATED
ANTIMICROBIAL
JUST HANDLES?
ADI DESIGN INDEX
Selezione Compasso d'Oro
F.LLI RAZETO & CASARETO
F.LLI R & C
SORI.1920
RAZETOCASARETO.COM

IL FATTURATO 2023 È DI CIRCA 10 MILIONI DI EURO. LO SCORSO LUGLIO È STATA CONSEGNATA LA 50ESIMA IMBARCAZIONE PRODOTTA DA ANVERA.
THE YARD DELIVERED ITS 50TH BOAT IN JULY. IN 2023 HAD A TURNOVER OF AROUND TEN MILLION EUROS.

Anvera 4 future academy

Anvera valorizza il proprio know-how e ha creato lo strumento ideale per condividerlo in modo strategico. Ha fondato un'accademia, coordinata da Luca Ferrari. Gli scopi sono la diffusione della cultura della sostenibilità, il sostegno ai giovani talenti della motonautica, la formazione di nuove figure professionali in collaborazione con gli istituti scolastici del territorio e accrescere l'innovazione interna e la Ricerca & Sviluppo dell'azienda con partner anche esterni al mondo della nautica.

Anvera values its know-how and has created the ideal for sharing it strategically: an academy. Under the direction of Luca Ferrari, the academy aims to spread a culture of sustainability, support young nautical talent, train new professionals in collaboration with local schools, and increase internal innovation and R&D together with third parties also from outside the nautical world.

SCUOLA FEDERALE
MOTOD'ACQUA
CONI
2
1
3

But Anvera decided to try something different. They work on keeping weight down to limit the power of the engines and, consequently, fuel consumption. What they have achieved is quite unusual and I can't think of anything similar in all the yards I have visited. The hull mouldings are split in two to make it easier to lay the carbon fibre. The first one is made, then the other, and finally the two pieces are assembled together with other layers of carbon fibre. All the components, from the bulkheads to the floor strips, are pre-cured and then the final curing (at 75 degrees for 14 hours) is carried out when the whole structure is ready. The carbon fibre is impregnated with high quality epoxy resins and of course, vacuum moulding is used. With this approach and the desire to maintain high standards, it is impossible to produce many units. *"We are currently producing five or six units of the 48' per year, and we want to get to seven or eight, but no more"*, says Marco Rossetti, head of Sales and marketing. Rossetti is the latest addition to Anvera's long-standing team of Giancarlo Galeone, Luca Ferrari and Gilberto Grassi. *"After nine years and fifty boats delivered, we have reached a new stage. The aim is to grow to meet the ever-increasing demand, both in terms of units delivered and larger boats, but without ever losing our identity. Our DNA is quality, performance and a high degree of customisation"*,' says Giancarlo Galeone. *"We have expanded. We have added two, one of nearly a thousand meters to accommodate painting and one of two thousand square meters to double the carbon processing part"*, explains Gilberto Grassi. Everything on an Anvera yacht is built in the Misano Adriatico factory. It would be impossible to check the quality of the construction without having everything on site. It is well known that many buyers own or have owned a mega yacht. These are often used as tenders or chase boats. But these are still owners who are used not only to quality but also to customisation. And it is precisely in order to be able to offer a tailor-made product that the shipyard produces everything in-house. Some customers have even chosen the same finishes and colour as their sports cars. In addition, carbon fibre is a material that these customers know and appreciate, not least because they are used to seeing it not only on boats but also on their cars. As a result, the yard is quite obsessive when it comes to customisation. They can make the mould for a steel part and then make it out of carbon fibre. The engine mounts and the back of the captain's seat are made of carbon fibre. Customisation doesn't just mean choosing a different position or changing the layout of a few cupboards. It means having a hand-stitched, made-to-measure suit. The same goes for the engines. Customers prefer on-board engines with surface or sterndrive propellers. One of the distinguishing features of every Anvera boat is the stern, which becomes a real beach on the water thanks to the folding sides and bathing platform. Some models have also been built with outboard motors at the specific request of a customer. These are particularly popular with American customers and Anvera has recently signed a partnership agreement with FGI Yacht Group, boutique company, in Fort Lauderdale. ◣

YOU SPIN ME ROUND
QS
SEAMASTER

DC electric thruster

AC electric thruster

DC-AC brushless thruster

Hydraulic thruster

Retractable thruster

Achieve effortless docking and superior control with our state-of-the-art bow and stern thrusters, designed to enhance your boating experience with unmatched precision and reliability. A range of thrusters with DC, brushless DC-AC, triphase AC and hydraulic motors. From 30kgf up to 1400kgf, analog or digitally controlled, every model can be proportional, even the smaller ones, to assure the best performance with no compromise.

QS Seamaster: designed for the most demanding boaters, developed with the most important boatbuilders.

QS® SEAMASTER

qs-seamaster.com

COME AND VISIT US

19 - 24 September 2024
SALONE NAUTICO GENOA BOAT SHOW
STAND YPA02

mys
MONACO YACHT SHOW
25/28 SEPTEMBER 2024
DS38 / DARSE SUD

SALPA SOLEIL 52

LA VELOCITÀ SFIORA I 50 NODI E IL COMFORT NON MANCA SIA SOPRA SIA SOTTOCOPERTA. È IL BATTELLO PIÙ GRANDE MAI COSTRUITO DA SALPA

THE SPEED IS CLOSE TO 50 KNOTS AND THERE IS NO LACK OF COMFORT BOTH ABOVE AND BELOW DECK. IT IS THE LARGEST VESSEL SALPA HAS EVER BUILT

by Niccolò Volpati

In otto anni Salpa ha presentato dieci modelli nuovi di battelli pneumatici. Tutto ebbene inizio nel 2016 quando il cantiere decise di affiancare alla produzione di barche a motore anche quella di gommoni. In pochissimo tempo è stato in grado di offrire una gamma completa. La richiesta del mercato si rivolge verso maxi rib sempre più grandi e Salpa si è attrezzato proprio per soddisfare questa esigenza. La novità per il prossimo anno è il 52 decimo modello della serie Soleil di battelli pneumatici. Le linee d'acqua della carena sono state disegnate da Adam Younger, mentre gli interni sono stati realizzati da Guida Design. A loro si è aggiunto l'ufficio tecnico del cantiere. Il risultato? Un battello dall'aspetto sportivo, ma elegante e sontuoso allo stesso tempo. Ci sono due cabine e un bagno molto confortevoli e addirittura una cabina marinaio a poppa. La carena ha due step che servono per ottimizzare sia i tempi di planata, sia l'impatto sulle onde. Sullo specchio di poppa ci sono tre Yamaha V8 da 450 cavalli ciascuno, una sorta di motorizzazione intermedia tra la minima e la massima consentita che è di 1.800 cavalli totali.

È un perfetto maxi rib ideale anche per chi lo usa come tender di un mega yacht o di una villa. Semplice da gestire e pronto all'uso anche grazie al sistema domotico sviluppato in collaborazione da Salpa e Raymarine.

This is a perfect maxi rib that is also ideal for those who use it as a tender for a mega yacht or villa. It is easy to manage and ready to use, also thanks to the home automation system developed in collaboration between Salpa and Raymarine.

10 10 CFS
componente A
10 10 CFS
componente B

con **10 10® CFS**
...sei già in barca

costruire
incollare
laminare
proteggere
stuccare
inventare...

10 10® CFS *...do it better*

Tanto tempo fa, ricordo,
sognavo qualcosa per risolvere i problemi della mia barca,
che andasse bene per tanti lavori, facile da usare, affidabile, sicuro e risolutivo

... Poi ho incontrato il **10 10 CFS**
Abbiamo lavorato insieme e ho imparato a **riparare laminare stuccare, costruire inventare** e **risolvere**
con semplicità, sicurezza e affidabilità i problemi del **legno vetroresina compositi** e anche **metalli**
Crediamo nel nostro lavoro!

SPINNAKER
EGGSHELL
CABIN VARNISH
SPINNAKER
GOLD FASHION
YACHT VARNISH
1000 ml
SPINNAKER
POLYURETHANE
YACHT VARNISH
SPINNAKER
YACHT VARNISH
1000 ml
SPINNAKER
SATIN
CABIN VARNISH

Siamo con te, dalla parte della tua barca, portando innovazione e qualità.
Abbiamo iniziato negli anni 50 quando il legno delle barche da diporto era protetto e messo in risalto dalla
SPINNAKER Yacht Varnish
"Ora da grandi… e beviamo vino" Spinnaker è ancora il riferimento per qualità, facilità di applicazione e durata nel tempo
Una gamma completa per tutte le necessità - questo è il nostro lavoro, always!

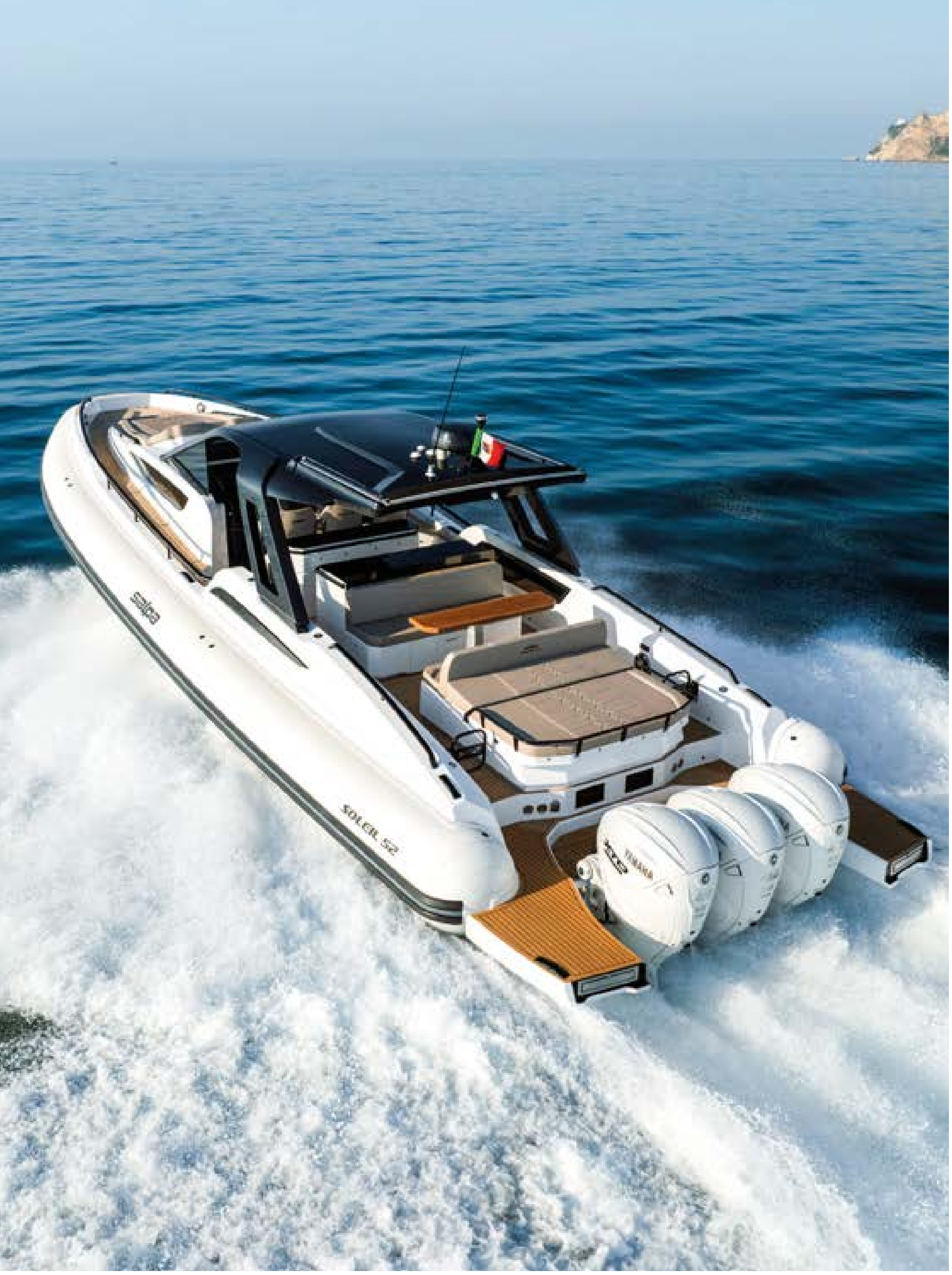
SPINNAKER Gold Fashion, per esempio, non necessita di carteggiatura tra mano e mano con un risparmio di tempo di oltre il 70%, ed è vero. **SPINNAKER Standard** è famosa per la proverbiale lucentezza, affidabilità e semplicità d'uso.
SPINNAKER Polyurethane (un componente) asciuga in tempi brevi anche con temperature basse.
Nella stessa linea **EGGSHELL** e **SATIN** per interni e pavimenti, **Gold Fashion Mat** - opaco, anche per esterni.
WOOD Protection Clear e **Super Clear** per interni ed esterni con essicazione veloce,
Poly 2 - bicomponente lucida, applicabile anche su precedenti monocomponenti.

Tecnologia COD **C**oat **O**ver **D**ry - mano su asciutto senza carteggiare. **Excellent!**

C-Systems 10 10 CFS, SPINNAKER Yacht Varnish, STEEL Blue, Nautilus mpt, Deco deck, Skinder, Gelplane...

CECCHI GUSTAVO & C. Viareggio - via Coppino, 253 - tel. +39 0584 383694 - **info@cecchi.it** **www.cecchi.it**

cecchi.it



In eight years, Salpa has launched ten new inflatable boat models. It all started in 2016, when the shipyard decided to add inflatable boats to its motorboat production. In a very short time it was able to offer a complete range. Market demand is moving towards larger and larger maxi ribs, and Salpa has equipped itself to meet this demand. New for next year is the 52nd model in the Soleil range of inflatable boats. The waterlines of the hull were designed by Adam Younger, while the interior was created by Guida Design. They were joined by the yard's technical department. The result? A boat that looks sporty, yet elegant and luxurious. There are two very comfortable cabins, a bathroom and even a crew cabin at the rear. The hull has two steps to optimise both glide times and wave resistance. On the transom are three Yamaha V8s, each with 450 hp, a sort of intermediate engine between the minimum and maximum allowed, which is 1,800 hp in total. ◣

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t. 15,60m • Lunghezza al galleggiamento LWL 12,50m • Larghezza massima 4,80m • Dislocamento a secco 11.600 kg • Diametro tubolari 0,85/0,73m • Compartimenti 10 • Serbatoio carburante *1.850 l* • Serbatoio acqua *470 l* • Potenza massima installabile 1.800 cavalli

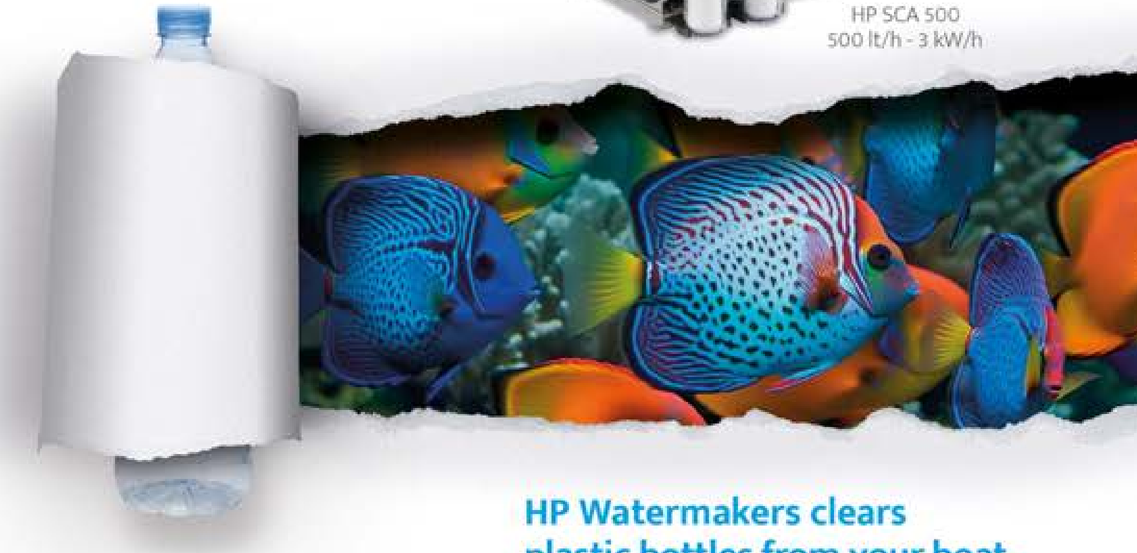
TECHNICAL DETAILS

LOA 15.60m • LWL 12.50m • Maximum beam 4.80m • Dry mass displacement 11,600 kg • Tube's diameter 0.85/0.73m • 10 compartiments • Fuel tank volume *1,850 l* • Water tank volume *470 l* • Maximum rated power 1,800 hp

PLASTIC
FREE

MATTEOFARNE.it

HP SCA 500
500 lt/h - 3 kW/h



Rip away
the obsolete
navigation style.

HP Watermakers clears plastic bottles from your boat.

Uncover a cleaner marine environment beyond while enjoying effortless sustainable habits. Just one click for purified still or sparkling water straight from the sea, tasting your onboard freedom.

Let's sea with HP Watermakers.

Our Part-NET 2.0 App

Water Package

hpwatermaker.it

HIGH PRESSURE WATERMAKERS
Free WATER, clean WORLD.

World Headquarters MILANO | FORT LAUDERDALE | DUBAI | CAPE TOWN | MALE
Furthermore, official dealers in 56 countries.

SUZUKI TENDER

SUZUKI PRESENTA I TENDER SUZUKINO E SUZUMAR, ENTRAMBI VENDUTI IN PACKAGE

SUZUKI PRESENTS THE SUZUKINO AND SUZUMAR. BOTH ARE SOLD AS A PACKAGE

by Massimo Longoni

Suzukino by Geniuss è composta da tre modelli: *250* e *285* con allestimento *Open*, e *290 Duetto*. Tutti questi tender sono dotati di un supporto, scorrevole e basculante, di ancoraggio del fuoribordo che non deve essere smontato dal tender ogni volta che lo si toglie dall'acqua, per poi rimontarlo al momento del successivo varo. Con la gamma *Suzumar* vengono invece proposti tender che hanno nelle funzionalità e nel contenimento dei pesi il focus progettuale.
Ci sono tre modelli in vetroresina, con pagliolato in alluminio e con pagliolato gonfiabile. Disponibili in undici misure, comprese fra 2,28 e 4,05 metri.
Con la piattaforma di e-commerce *#SuzukiSmartBuy*, il cliente, al momento di finalizzare l'ordine, ha la possibilità di scegliere presso quale concessionario far recapitare il proprio fuoribordo o package (tender più motore).
Al momento del ritiro il concessionario garantirà la consueta accoglienza, mettendosi a disposizione per illustrare il prodotto nel dettaglio, chiarendo qualsiasi dubbio.

La gamma *Suzukino* by Geniuss è composta da tre modelli: *Suzukino 250* e *285* con allestimento *Open*, e *Suzukino 290 Duetto*.

The Suzukino *range from Geniuss is made up of three models:* Suzukino 250 *and* 285 *with* Open *fittings and* Suzukino 290 Duetto.

La ricerca della perfezione
SEE YOU
IN GENOA
19 - 24 September 2024
NAUTICO
enautico.com
nuova jolly
Prince 50
www.nuovajollymarine.com
Credits Andrea Muscatello

SUZUKI
Suzukino
by geniuss

LE SUE CARATTERISTICHE DI DESIGN INCORPORANO LE QUALITÀ DI PERFORMANCE E COMFORT DI SUZUMAR.
ITS DESIGN FEATURES INCORPORATE SUZUMAR QUALITY OF PERFORMANCE AND COMFORT.

SUZUKI
SUZUMAR
VT046

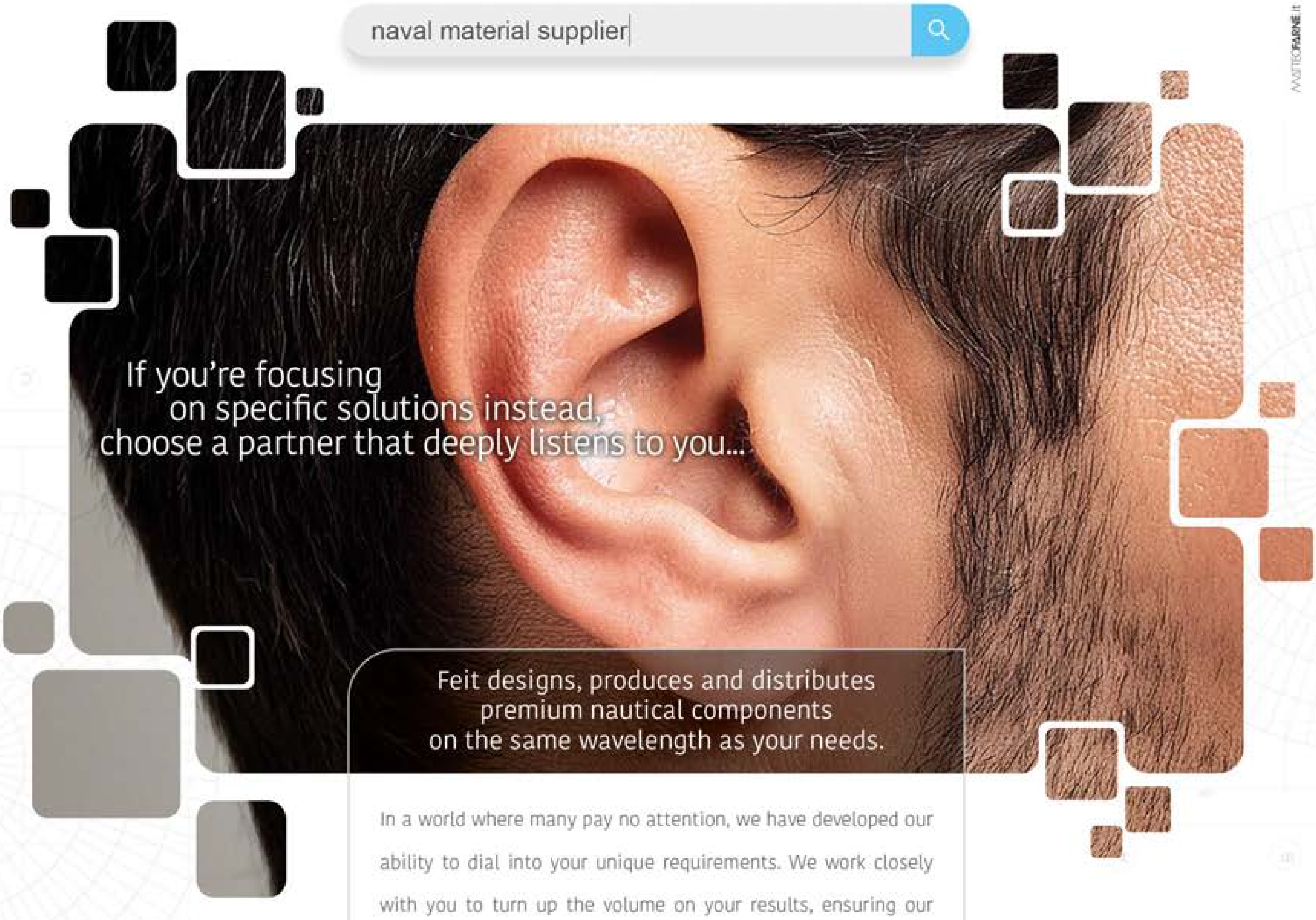
The *Suzukino* by Geniuss consists of three models: the *250* and *285* with *Open* fittings and the *290 Duetto*. All these tenders are equipped with a sliding and tilting support for anchoring the outboard engine, which does not have to be removed from the tender each time it is taken out of the water and reinstalled the next time it is launched. The *Suzumar* range, on the other hand, offers tenders designed with functionality and weight reduction in mind.

There are three models in fibreglass, aluminium and inflatable. Available in eleven sizes from 2.28 to 4.05 metres. Using the *#SuzukiSmartBuy* e-commerce platform, customers can choose which dealer to have their outboard or package (tender plus engine) delivered to when finalising their order. At the time of collection, the dealer will provide the usual welcome, be available to explain the product in detail and clarify any doubts. ◣

La gamma *Suzumar* comprende tre modelli declinati in undici misure, comprese fra 2,28 e 4,05 metri.

The Suzumar *range consists of three models, available in eleven sizes from 2.28 to 4.05 meters.*

naval material supplier



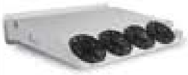
If you're focusing
on specific solutions instead,
choose a partner that deeply listens to you...

Feit designs, produces and distributes
premium nautical components
on the same wavelength as your needs.

In a world where many pay no attention, we have developed our ability to dial into your unique requirements. We work closely with you to turn up the volume on your results, ensuring our partnership has the full sound of your satisfaction. To embark on a new journey together that will amplify our mutual growth.

A wide range of products to feel the sea on your boat.

WATER PRESSURE	ELECTRIC PUMPS	MOTOR PUMPS	DIAPHRAGM PUMPS	AXIAL FANS	BLOWERS

DROPLETS SEPARATOR	VENTILATION DUCTS	DAMPERS	BATTERY BOX	POLYETHYLENE TANKS	CABLE REEL	BOILER
						

With Feit your
navigation moves
to the rhythm
of top quality.

New Web Site

General Catalogue

FEIT
1946
Evolving with **you**...

info@feit.srl

MASTROFARNE.it

People

IL DIRETTORE DI PORTOSOLE, GIORGIO CASARETO, CI PARLA DEI PROGRAMMI DI SVILUPPO DI UNO DEI PIÙ GRANDI E PRESTIGIOSI PORTI TURISTICI DEL MEDITERRANEO, BASE ABITUALE DI NUMEROSI MEGAYACHT SIA PRIVATI SIA DESTINATI AL CHARTER DI LUSSO

PORTOSOLE DIRECTOR GIORGIO CASARETO TOLD US ABOUT THE DEVELOPMENT PLANS FOR ONE OF THE LARGEST AND MOST PRESTIGIOUS MARINAS IN THE MEDITERRANEAN, A COMMON BASE FOR NUMEROUS MEGA YACHTS, BOTH PRIVATE AND LUXURY CHARTERS

by Francesco Michienzi

Nuova sfida

A new challenge

BARCHE

Giorgio Casareto ha vissuto la maggior parte della sua vita professionale nella nautica. Dal 1994 ha lavorato con il gruppo Azimut Benetti fino a ricoprire il ruolo di direttore della produzione contribuendo alla realizzazione dell'unità produttiva di Savona per assumerne poi la direzione. Dal 2012 Direttore del Porto e di Marina di Varazze e, dal 2019 Amministratore Delegato. Dal 2018 Amministratore Delegato di Lusben Varazze, attivo nell'area dello storico ex Cantiere Baglietto.

Giorgio Casareto, dopo 30 anni, ha deciso di cambiare rotta, quali sono le motivazioni di fondo? *Trent'anni sono tanti, sono una vita lavorativa spesa all'interno di un Gruppo aziendale importante dove sono entrato come semplice impiegato dell'after sales. Poi dopo un percorso che mai avrei immaginato, devo dire, che aldilà del dispiacere per la mia uscita e del sentimento di amore verso quell'azienda, un enorme a grazie a Paolo Vitelli perché da lui ho imparato tutto quello che so oggi dal punto di vista professionale e questo mi permette di guardare al futuro con serenità, con tranquillità e anche con voglia di cogliere tutte le nuove sfide.*

Ma il cambio com'è avvenuto, c'è un motivo di fondo? *I cicli si aprono, hanno una loro vita, e si chiudono. Nel tempo ci sono stati tanti alti e bassi, ma questa situazione mi appariva diversa rispetto alle altre, quindi ho cominciato a fare delle riflessioni, contestualmente in quel momento mi contatta la società inglese Reuben Brothers, azionista di controllo di Portosole, e mi chiede se fossi interessato a lavorare al rilancio di Portosole. Ho trovato il progetto molto interessante e sfidante, ho preso il coraggio a quattro mani e mi sono buttato.*

Quando è arrivato qui, che situazione ha trovato? *Portosole è in una situazione particolare, in questi giorni scade l'originale concessione demaniale e tutti i contratti, che nel tempo sono stati sottoscritti, vanno rinegoziati. Quindi si è nella situazione da un punto di vista dell'imprenditore ideale, ho una struttura e la devo rivendere completamente daccapo, quindi tutti i contratti di ormeggio, quelli commerciali, quelli di gestione di tutte le realtà professionali, che operano a Portosole, si azzerano. Inoltre, per i prossimi 17/18 mesi vi è un programma di investimenti di ampissimo respiro che comprendono la costruzione dell'Hotel all'interno di Portosole e la ristrutturazione di Porto Vecchio.*

Ma questi vecchi operatori erano preparati alla scadenza della concessione?
Assolutamente sì.

Per cui non sarà un trauma per questi operatori? *Potrebbe esserlo perché probabilmente dovranno pagare delle cifre diverse rispetto a quelle di qualche decennio*

Aspetti qualificanti per i diportisti sono il servizio ormeggiatori h24, sorveglianza notturna, distributore carburante, prese acqua ed energia elettrica, illuminazione banchine, servizio antincendio, servizi igienici e docce, parcheggio auto, cantieri navali e internet wi-fi.

Some of the qualifying aspects for recreational boaters are the 24-hour availability of marina staff, night surveillance, fuel station, water and electricity connections, lighting on the docks, firefighting service, toilets and showers, car parking, shipyards and wi-fi.

Orion Yacht

MARTINI ALFREDO

MARTINI MARINAS
PONTILI GALLEGGIANTI

www.martinialfredo.it

METS TRADE MARINE EQUIPMENT TRADE SHOW
19 - 20 - 21 NOV 2024
AMSTERDAM
VISIT US: **HALL. 5 | STAND. 05.603**

MARTINI MARINAS
PONTILI GALLEGGIANTI
DAL 1974

**UN PORTO SICURO,
MOLTE SOLUZIONI...
UNA QUALITÀ UNICA.**

QUALITÀ E INNOVAZIONE **100% MADE IN ITALY**

MARTINI ALFREDO S.P.A.
Via Centro Industriale Europeo, 43 | 22078 Turate (CO)
+39 02963941
marinas@martinialfredo.it - marinas.export@martinialfredo.it

SGS
CONFINDUSTRIA NAUTICA

addietro, però nell'insieme la struttura era preparata a questo passaggio noto a tutti.
Il programma di investimenti in quanto tempo si dipanerà? *L'hotel è il primo che verrà avviato, i lavori sono già stati assegnati per la demolizione delle strutture esistenti. Complessivamente avranno una durata di circa tre anni. Si tratta di una struttura polifunzionale che conterrà diverse funzioni al suo interno. Mentre l'intervento su Porto Vecchio dovrebbe iniziare tra non molto. Siamo in attesa che la nuova Giunta dia avvio alle varie procedure.*
Quale sarà l'elemento centrale di questa riqualificazione? *Per Portosole la possibilità di espandere la capacità ricettiva verso i grandi yacht. Abbiamo già una buona offerta per le barche superiori a 40 metri di lunghezza, il progetto è quello di raddoppiare la possibilità di ormeggio per navi fino a 90 metri.*
Quante ne potrete ospitare? *Circa una sessantina da 40 a 90 metri.*
Farete anche delle attività di refitting? *Sì, avremo la possibilità di offrire servizi di refit e di assistenza.*
Lei ha lavorato su tutti i fronti, su quello della produzione, quello della gestione dei porti, quello del refitting, in questo intreccio che cos'è che l'ha soddisfatta maggiormente? *L'aver potuto mettere insieme quella che potremmo definire la mia professionalità, la mia competenza, quasi fosse un puzzle, tutto un insieme di pezzi che mi consentono oggi di poter guardare a una realtà da un punto di vista alto, quasi a 360° che mi permette di dire che Portosole dovrà essere ancora di più un marina che facilita l'esperienza di vita, di relax dei suoi clienti.*

«Portosole e Portovecchio sono progetti del Gruppo Reuben Brothers, dei fratelli David e Simon Reuben, che hanno puntato sulla riqualificazione del fronte mare della città di Sanremo, vista la sua posizione di pregio come collegamento tra Italia e Costa Azzurra».

«Portosole and Portovecchio are projects of the Reuben Brothers Group, brothers David and Simon Reuben, who have focused on the redevelopment of the seafront of the city of Sanremo, given its valuable position as a link between Italy and the Côte d'Azur».

Giorgio Casareto has spent most of his professional life in the yachting industry. He has been with the Azimut Benetti Group since 1994, where he was appointed production manager and helped to set up the Savona production unit, before taking over as site manager. He has been Director of the Port and Marina of Varazze since 2012 and Managing Director since 2019. Since 2018 he has been Managing Director of Lusben Varazze, which operates on the site of the former historic Baglietto shipyard.

Giorgio Casareto, after 30 years you have decided to change direction. What were the main reasons for this decision? *Thirty years is a long time. It's a whole working life spent in a large company that I joined as a simple customer service employee. And then I had a career that I could never have imagined. I have to say that I was sorry to leave the company, because I really loved it, and I will always be very grateful to Paolo Vitelli because he taught me everything I know today from a professional point of view, and this has allowed me to face future challenges with serenity and confidence, and with a great desire to take on every new challenge.*
How did the change come about - was there a reason for it? *Cycles open, run their course and then close. Over time there have been many ups and downs, but this low point seemed different from the others, so I started to think and while I was thinking I was contacted by the English company Reuben Brothers, the majority shareholder of Portosole, who asked me if I would be interested in working on the relaunch of Portosole. I found the project very interesting and stimulating and finally dared to jump in.*
What kind of situation did you have on your arrival here? *Portosole is in a rather peculiar situation, as the state concession is about to expire and all the contracts signed in the past will have to be revised. So, from a business point of view, it is an ideal situation: I have a structure and I have to sell it completely from scratch, so all the mooring, retail and management contracts of the various activities operating in Portosole will have to be reset to zero. This means that in the next 17/18 months we will have to develop a major commercial activity and, in parallel, there is a very large investment plan involving the construction of a hotel in Portosole and the renovation of Porto Vecchio.*
Were these old operators prepared for the end of the concession? *Absolutely, yes.*
So it won't be traumatic for them? *It could be traumatic because they will probably have to pay different figures to what they paid a couple of decades ago, but overall the facility is prepared for this transition, which was known to everyone involved.*
What is the time frame of the investment plan? *The first project to be launched will be the hotel - demolition of the existing buildings has already been contracted out. The whole project will take about three years.*

INDEMAR

YOUR ITALIAN PARTNER

OceanLED	Luci a LED subacquee
DOMETIC OUTDOOR	Timonerie e comandi
SPXFLOW Johnson Pump	Pompe per applicazioni nautiche
SEAKEEPER RIDE	Stabilizzatori d'assetto dinamici
KICKER MARINE AUDIO	Sistemi audio per la nautica
BENNETT MARINE	Correttori d'assetto
Packless Sealing System SHAFT SEAL	Tenute per linee d'asse
SILVA	Bussole e binocoli
KENYON Make any day a weekend	Grill e piani cottura elettrici
ELECTROSEA	Sistema antivegetativo
SEA-FIRE	Impianti antincendio
Kahlenberg	Avvisatori acustici pneumatici ed elettrici
SURESHADE EXTENDING THE EXPERIENCE	Tende parasole a scomparsa
Francis SEARCHLIGHTS	Fari da ricerca
ACR	Fari da ricerca
GOLIGHT	Fari da ricerca
SUPER B lithium batteries	Batterie al litio
CRISTEC l'energia a bordo	Equipaggiamenti elettronici
Hurley Marine INNOVATIVE MARINE PRODUCTS	Gruette e supporti per tender e moto d'acqua
SIONYX	Telecamere digitali a colori per la visione notturna
SEAVIEW	Supporti radar, antenne e strumentazione
HUBBELL	Spine, prese e cavi da banchina
Parker	Dissalatori ad osmosi inversa

Indemar S.p.A.

Via Guido Rossa, 42
16012 Busalla (GE)

+39 010.964.19.27
info@indemar.com

indemar.com

VI ASPETTIAMO
A GENOVA
19-24 settembre 2024
SALONE NAUTICO
GENOVA BOAT SHOW
salonenautico.com

It will be a multifunctional building that will have several functions. The work in Porto Vecchio, on the other hand, should start soon. We are waiting for the new administration to initiate the various procedures.

What is going to be the central element of this new development? *Portosole will be able to extend its reception capacity for large yachts. It already has a good range of moorings for yachts over 40 metres, and the project would double the number of moorings for vessels up to 90 metres.*

How many ships have you been able to accommodate? *About sixty from 40 to 90 metres in length.*

Will you do refitting? *Yes, we will be able to offer refit and support services.*

You have worked on all fronts - production, port management and refitting. Which has been the most satisfying? *To be able to put together what could be defined as my expertise and skills, almost like a puzzle, a series of smaller pieces that, when put together, allow me to see the business from a higher perspective, almost at 360°. This is why I can say that Portosole should strive, even more than it is today, to become a marina that enhances its customers' experience of life and relaxation.*◣

La struttura ospita vari esercizi commerciali come due importanti cantieri navali, officina meccanica, distributore carburante, varie agenzie nautiche, ship chandler, punti qualificati per l'elettronica di bordo, tappezzeria nautica, una lavanderia specializzata per le imbarcazioni e diversi bar, ristoranti, pizzerie e un tabaccaio.

The marina is home to many businesses, including two important shipyards, a mechanical workshop, a petrol station, various charter agencies, chandlers, qualified points for on-board electronics, boat upholstery, a laundry specialising in yachts, several bars and restaurants/pizzerias and a tobacconist.

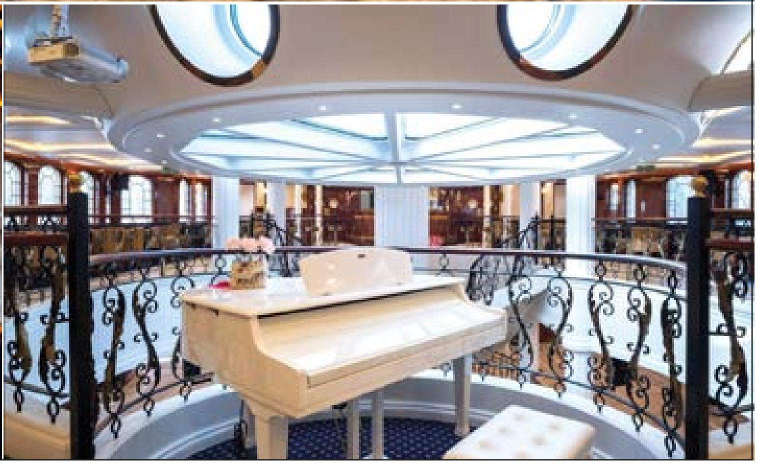
YACHT CLUB PORTO ROTONDO

A Home for World's Yachtsmen to come Together and Belong

P.zza Yacht Club Porto Rotondo 1
Porto Rotondo, Sardinia
+39 0789 34010 - info@ycpr.it
www.ycpr.it

GOLDEN HORIZON

Length: 162.2 M, Width: 18.50 M
Maximum draft: 6.40 meters
Displacement: 8784 tons
Sail area: 6345 square meters
Speed: 10 to 17 knots
Suites & Staterooms: 140
Guests: 324
Crew: 158
Decks: 6.
PRICE € 118.000.000 + VAT IF DUE
▶ *MASTERBROKERAGE*
Mob. +39 348 1429265
luca.gianardi@masterbrokerage.it



INTI CUBE
Year 2005, LOA 28.65m,
Wally Yachts,
3 cabins, 6 guests, 4 crew.
Asking: €2,300,000
▶ *Camper & Nicholsons International*
fnicholson@camperandnicholsons.com
+13057763096

TRUE NORTH 143'
Length 43.28m, Draft 2.59m, Beam 8.18m, Builder Feadship, Build 1987/2021
Guests 16, Cabins 5
Crew 9, Asking Price
$ 9,995,000
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

SUNSEEKER 96
Length 29,52m, Beam 6,92m, Draft 1,43m, Year 2009 / 2024, Hull Grp, Cabins 4
Guests 10, Speed 20/28 Knots, Engines 2 x MTU 1800 Hp, 2000 Mg.
ASKING PRICE
€ 1,995,000 (Vat Paid)
▶ *Althaus Yachts*
T: +377 92 000 160
M: +33 6 80 86 76 78
E: alan@althausyachts.com

SANLORENZO SL96A
LOA 28.66 m, Year 2022
Guest Cabins 4, Cruising Speed 24 kn, Beam 6.76 m
Engines 2xMTU 2216hp
Heads 5, Max Speed 28 kn
Hull Material GRP. Asking Price: € 7,200,000
VAT Not Paid
▶ *Idea Yachting Limited*
+377 99901094
info@ideayachting.com

SUNSEEKER 30
Length 29,52m, Beam 6,92m
Draft 1,43m, Year 2009 / 2024, Hull Grp, Cabins 4
Guests 10
Speed 20/28 Knots
Engines 2 X Mtu 1800 Hp, 2000 Mg3, ASKING PRICE
€ 1,995,000 (Vat Paid)
▶ *Althaus Yachts*
T: +377 92 000 160
M: +33 6 80 86 76 78
E: alan@althausyachts.com

OUR ALEPH
LOA 32.31m, Sanlorenzo, Year 2022, 10 Guests, 5 Cabins, 5 Crew
Location: Med - Cannes
Asking: $10,890,000 USD
▶ *FGI YACHT GROUP*
+1 (954) 530-5208
info@fgiyachtgroup.com

SAMURAI
LOA 60m, Alia Yachts, Year 2016/22
6 Cabins, 12 Guests, 15 Crew
Location: Italy
Asking: € 44,000,000
▶ *FGI YACHT GROUP*
+1 (954) 530-5208
info@fgiyachtgroup.com

CUPANI
LOA 63.7m, Royal Denship, Year 2 006/2023
16 Guests, 8 Staterooms, 14 Crew
Location: Genova, Italy
Asking: $29,950,000 USD
▶ *FGI YACHT GROUP*
+1 (954) 530-5208
info@fgiyachtgroup.com

EL MIRAR II
Year 2007 (2018), LOA 33.53m, Horizon Yachts,
4 cabins, 8 guests, 4 crew.
Asking: US$4,595,000
▶ *Camper & Nicholsons International*
fnicholson@camperandnicholsons.com
+13057763096

SERENITY IV
Year 2014 (2023), LOA 27.60m, Sanlorenzo,
5 cabins, 9 guests, 4 crew.
Asking: €4,200,000 VAT PAID
▶ *Camper & Nicholsons International*
fnicholson@camperandnicholsons.com
+13057763096

* immagini da catalogo

PERSHING 8X

PROMPT DELIVERY

Layout 4 Cabins + 2 Crew

LOA 25,55 m- 83 ft 10 in

LH 22,85 m - 75 ft 0 in

Max Beam 5,86 [m] - 19 ft 3 in

Draft 1,40 [m] - 4 ft 7 in

Unladen Displacement 57.000 kg - 125,663 lbs

Laden Displacement 67.000 kg - 147,710 lbs

Fuel 6.200 l - 1,638 US gal

Water 1.300 l - 343 US gal

People on Board 16

Engines MTU 16V 2000 M96L

Engines 2638 hp

Max Speed 48 kn

Cruise Speed 41 kn

Classification B + F + A1 (Sound Emission)

RINA S.p.A.

ITALIAN YACHT STORE

San Giorgio in Bosco (PD)
0499450555
info@italianyachtstore.com - www.italianyachtstore.com

EXCLUSIVE DEALER

FERRETTI YACHTS PERSHING itama CUSTOM LINE

BLACK LEGEND - MANGUSTA 165E

LOA 49.90m
Overmarine (Mangusta)
Year 2017 (2022)
4 cabins
8 guests
9 crew
Top speed of 35 knots
Asking: € 26,900,000 VAT Paid
▶ *Camper & Nicholsons International*
Maël Fiolet
mfiolet@camperandnicholsons.com
+33 6 28 10 27 36

SUNREEF 60 ECO

Year 2024, Length 18,30m
Beam 10,20m, Mainsail 95m²
Cabins 4, Guests 8
Crew 2. Asking Price
€ 4,900,000 (VAT Excluded)
▶ *Althaus Yachts*
T: +377 92 000 160
M: +33 6 80 86 76 78
E: alan@althausyachts.com

SANLORENZO SD112

Year 2017, Cabins 4, Crew 5, LOA 34m, Beam 7.66m, Max Speed 15, Engines MTU 12V2000M72 - 1,224HP. €7,750,000 VAT paid
▶ *Royal Yacht*
@royal_yacht
+ 377 99 90 72 44
https://yacht.com

SPERTINI ALALUNGA 72

anno 2001, lunghezza 22m - larghezza 5,45, 2 Man - 1.300 Hp, 4 cabine + 2 persone equipaggio - Prezzo: € 750.000
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

SANLORENZO 88

anno 2005, refitting completo nel 2024, lunghezza 26,75m - larghezza 6,75m, 2 Mtu V16 - 2.000 Hp, 4 cabine + 2 cabine equipaggio - Prezzo: € 2.500.000
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

CRANCHI 60 HT

Anno 2018, lunghezza 18,52 - larghezza 4,85, 2 Volvo Penta - 725 Hp, 3 cabine + 1 cabina equipaggio - Prezzo € 1.100.000.
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

OVERMARINE MANGUSTA 92

anno 2009, lunghezza 28,27m - larghezza 6,60m, 2 Mtu 16V - 2.400 Hp, 4 cabine + 4 persone equipaggio - Prezzo: € 2.450.000
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

AZIMUT 64

Maximum Speed: 32 kn Beam: 17' 2'', Hull Material: Fiberglass, Max Draft: 4' 11'' Fuel Tank: 1 x 1030|gallon Fresh Water: 1 x 258|gallon Holding: 1 x 101|gallon Cabins: 3, Heads: 3. $1,350,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

GERMAN WWII

LOA : 24 m, Beam: 4.7m, Main Engines – 1 x MWM 345 hp (From 1987). Cruise Speed is 7.5 Knots @ 850 RPM. Fuel consumption @20 Liter Per Hour at 7.5 knots. Top Speed 12 knots. € 290,000
▶ *YMB YACHTING*
eliad@yacht-marine-brokerage.com,
www.yacht-marine-brokerage.com

CUSTOM LINE NAVETTA 27

Anno 2000, refitting 2024, lunghezza 27,45m - larghezza 7m, 2 Man V12 - 1.200 Hp, 4 cabine + 2 cabine equipaggio - Prezzo € 2.390.000.
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

AMER F100

Anno 2018/2022, lunghezza 29,60m - larghezza 7m, 4 Volvo Penta 1200 - 900 Hp, 5 cabine + 3 cabine equipaggio - Prezzo € 6.500.000
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

Pre Owned Selection
Italian Yacht Store

* immagini da catalogo

PERSHING 5X

YEAR: 2023,
LOA: 16,51 m, **LAYOUT:** 2 cabins,
ENGINES: 2 x Volvo 725 Mhp D11 - IPS 950
MAX SPEED: 36 kn
ASKING: 1.350.000 € (+Vat)

AZIMUT 80

YEAR: 2015,
LOA: 23,99 m, **LAYOUT:** 4 cabins
ENGINES: 2 x MAN V12 – 1800 hp
MAX SPEED: 30 kn
ASKING: 2.800.000 € (Vat paid)

LED EAGLE 44 EFB

YEAR: 2017,
LOA: 13,30 m, **LAYOUT:** 1 cabin,
ENGINES: Mercruiser QSD 4.2 – 350S,
MAX CAPACITY: 15
ASKING: 149.000 € (Vat paid)

FERRETTI YACHTS 500

YEAR: 2022,
LOA: 15,33 m, **LAYOUT:** 3 cabins + 1 crew
ENGINES: 2 x Cummins 550 hp
MAX SPEED: 30 kn
ASKING: 1.080.000 € (Vat residual leasing)

PERSHING 62

YEAR: 2020,
LOA: 18,48 m, **LAYOUT:** 3 cabins
ENGINES: 2 x MAN 1800 hp
MAX SPEED: 46 kn
ASKING: 2.080.000 € (Vat paid)

FERRETTI YACHTS 720

YEAR: 2022,
LOA: 22,30 m, **LAYOUT:** 4 cabins
ENGINES: 2 x MAN V12 – 1400 hp
MAX SPEED: 28 kn
ASKING: 3.590.000 € (Vat paid)

FERRETTI YACHTS 700

YEAR: 2017,
LOA: 21,60 m, **LAYOUT:** 4 CABINS
ENGINES: 2 x MAN V8 – 1200 hp
Max Speed: 28 kn
ASKING: 2.390.000 € (Vat paid)

PERSHING 64

YEAR: 2008
LOA: 20,04 m
ENGINES: 2 x MAN V12 - 1550
MAX SPEED: 47 kn
ASKING: 1.150.000 € (Vat Paid)

ITALIAN YACHT STORE

San Giorgio in Bosco (PD)
0499450555
info@italianyachtstore.com - www.italianyachtstore.com

EXCLUSIVE DEALER

FERRETTI YACHTS PERSHING itama CUSTOM LINE

SANLORENZO SL86

Anno 2017, lunghezza f.t.26,75m, larghezza 6,35m, 2 Motori MTU 12V2000M96, condizioni eccellenti. Prezzo € 4.000.000.

▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

INVICTUS 460TT

Anno 2021/23, lunghezza f.t.14,27m, Larghezza 4,43m, 2 Volvo Penta IPS650, Prezzo € 850.000 Iva Pagata.

▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com

UNIESSE 57

Anno 2002 € 380.000

▶ *Lion Yachts Srl*
Via Livornese 1317/A
56121 Pisa
Ph. +39 050 8734609
www.lionyachts.com

CUSTOM 68 HT

Da completare allestimento Loa 19.35 m, Beam 4.85 m, Engines MTU 2 x 1800 hp 3 Cabins + Crew Cabin. Pisa. Price: € 500.000 VAT EX.

▶ *Lion Yachts Srl*
Via Livornese 1317/A
56121 Pisa
Ph. +39 050 8734609
www.lionyachts.com

MANGUSTA 72

Year 2005, Loa 22,17 m, Beam 5,60 M, Engines MTU 2 x 1.500 hp. Max Speed 36 kn, Crusing Speed 42 kn, 3 Cabins + Crew Cabin. Pisa Price: € 655.000

▶ *Lion Yachts Srl*
Via Livornese 1317/A
56121 Pisa
Ph. +39 050 8734609
www.lionyachts.com

SUNSEEKER PREDATOR 62

Year 2007, Loa 17.50 m, Beam 4.97 m, Engines Mtu 2 x 1200 hp Max Speed 35 Kn, 3 Cabins + Crew Cabin. Pisa Price: € 610.000.

▶ *Lion Yachts Srl*
Via Livornese 1317/A
56121 Pisa
Ph. +39 050 8734609
www.lionyachts.com

RIVARAMA 44'

Year 2009. Engines MAN RS 800 2 x 800 HP. Hours 430 ca. Speed 40 kn. The boat is in excellent condition, as new. Price € 690.000.

▶ *Giorgio Dalla Pietà – Archipelago*
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it,
www.archipelagodp.it

CANTIERI DI SARNICO 65'

Anno 2004; motori 1x1050 hp Man, ore moto 619 ca; visibile Liguria; ottime condizioni; generatore; full optional; richiesta € 600.000 Iva assolta.

▶ *Yacht Service Rapallo Srl*
+393358263146
commerciale@
yachtservicerapallo.it

AZIMUT 62

Anno 2009 lunghezza f.t. 19,70m - Larghezza 5,05m 2 Caterpillar C18 1.015 Hp 3 Cabine + Equipaggio – Prezzo € 595.000.

▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello -
La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

SANLORENZO SD126

Anno 2022, LOA 38,40m - larghezza 8m, 2 Caterpillar C32 - 1622 Hp, 5 cabine + 7 persone equipaggio. Prezzo € 15.000.000.

▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello -
La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

CUSTOMIZE YOUR DECK

CUSTOM TEAK®

SALONE NAUTICO GENOA BOAT SHOW
salonenautico.com

VIENI A TROVARCI!
Salone Nautico Genova 2024
19-24 Settembre
Area Sailing World - **Stand SS12**

Specializzati
in **costruzione e montaggio**
di deck esterni:

- Teak naturale certificato
- **Esthec** Italy official partner

Tel: 0587616903
info@customteak.it
www.customteak.it

VMBC
YOUR YACHT ADVISOR

Cantieri di Lavagna

ADMIRAL 28 FOR SALE

Unità in Classe RINA registrata a 24 metri - Stabilizzazione con pinne CMC - Scafo in alluminio completamente refittato e in condizioni impeccabili

"Un gioiello completamente rinnovato, sintesi perfetta tra moderne tecnologie ed eleganza classica, a bordo del quale il tempo si ferma"

info@vmarine.yachts | vmarine.yachts - Italian Offices: +39 0199 39 93 88 | English Italian Speaking: +39 366 41 40 133

CUSTOM LINE NAVETTA 28
anno 2017, lunghezza 28,21m - larghezza 7m, 2 Man V8 - 1.200 Hp, 5 cabine + 3 cabine equipaggio - Prezzo: € 4.850.000
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

PERSHING 92'
Maximum Speed: 42 kn Beam: 20' 5'', Max Draft: 5' 5'', Max Passengers: 20 Cabins: 4, Heads: 6. $7,995,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

AEGIR
Builder: Carbon Ocean Year: 2011/2022, LOA: 25.10m, Beam: 5.70m Draft: 4.49m Location: Spain, Palma de Mallorca. € 1,950,000.
▶ *Bernard Gallay Yacht Brokerage*
+33 (0)4 67 66 39 93
info@bernard-gallay.com

DYNAMIQ GTT 115
Year 2026, Length 35,50m Beam 7,80m, Engine 2 x MAN V12-1800 NAVAL ARCH. Vripack Hull Type Speed Fast Displacement. Cabins 4. € 15,000,000
▶ *Althaus Yachts*
T: +377 92 000 160
M: +33 6 80 86 76 78
E: alan@althausyachts.com

RIVA 68'
Cruising Speed: 33 kn Maximum Speed: 40 kn Beam: 17' 4''. Hull Material: Fiberglass. Max Draft: 5' 11'' Fuel Tank: 1 x 1000|gallon Fresh Water: 1 x 160|gallon Max Passengers: 16 Cabins: 3, Heads: 3, $3,950,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

CONTINENTAL I 2000 ALU
Builder: Van der Valk, Year: 2013, Location: Mallorca, Spain, L.O.A: 21.65 m, Beam: 5.4 m, Layout: 3 Cabins Engines: 2 x VOLVO 900 hp. Asking Price: € 1,295,000.- (incl. VAT)
▶ *Horizon Yacht Spain*
T: (+34) 971 673 508
M: (+34) 618 602 840
sales@horizonyachteurope.com

FJORD - SPIRIT BLUE
Year Built: 2011, L.O.A: 12.80 M, Flag: Greek, Location: Athens, Greece, Main Engines: 2 x VOLVO Penta IPS 600 (1350hrs), Cruising speed: 28.00 knots Max Speed: 40.00 Knots, Cabins: 1.
Asking Price € 350,000
▶ *CAPITAL YACHTING*
T. +30 6945857746
d.lyssikatos@capitalyachting.com

PERSHING 70
Year 2016, LOA 20.80 m, Guest Cabins 3, Cruising Speed 40 kn, Location Sardinia, Italy, Beam 5.00 m Engines 2xMTU 1600hp Heads 3, Max Speed 46 kn Hull Material GRP. Asking Price: €2,190,000 VAT Paid
▶ *Idea Yachting Limited*
+377 99901094
info@ideayachting.com

Franchini Yachts 75' Anno 2002 Refit 2018

Sunseeker Predator 62' Anno 2007

Uniesse 57' Anno 2002

GLAMOUR YACHT

- Brokerage
- Charter
- Management

Glamour Yacht SRL
Via Grande, 143 Livorno
Tel. +39 0586 323718
Mob. +39 347 8799773
Mob. +39 327 6971063

salesmanager@glamouryacht.com

LION
YACHTS

- **Refit**
- **Rimessaggio**
- **Service**

Per Yacht fino a 50m

Lion Yachts SRL
Via vecchia Livornese 1317 Pisa
Tel. +39 050 8734609
Mob. +39 347 8799773
Mob. +39 327 6971063
info@lionyachts.com

Cantieri di Pisa Akhir 25S Anno 1992

Overmarine Mangusta 72' Anno 2005

Custom 68' New to be completed

KARMA
YACHTING

M/Y FRANGELO

*"The best Navetta 37 on the market, meticulously maintained by a full-time crew.
Original Owner. Great opportunity to use as a private or charter yacht."*

BUILDER CUSTOM LINE • **MODEL** NAVETTA 37 • **YEAR** 2019 • **LENGTH** 37m (121ft) **GUEST** 11 • **CABINS** 5 • **CREW BERTHS** 7 • **ASKING PRICE** € 13.800.000

OVERVIEW

LOA	37,04 mt / 121,6 ft	**Builder**	Custom Line
Beam	8 mt / 26,3 ft	**Model**	Navetta 37
Draft	2,27 mt / 7,5 ft	**Boat Name**	Frangelo
GRT	289	**Material**	Fiberglass - VTR
Max/ Cruising speed	15,5 kn / 12 kn	**Architect**	Studio Zuccon
Range @10kn	3.000 nm	**Engines**	2 x MAN 1.400hp
Flag	Portuguese	**Engine hours**	Approx. 1620
VAT status	Not paid	**Generators hours**	Approx. 5.000
LY3	MCA compliant	**Location**	Turkey

For further information please contact:

Karin Paggi	mob. +39 347 9109201	email: k.paggi@karmayachting.com
Mario Cicognani	mob. +39 339 2237238	email: m.cicognani@karmayachting.com

ABSOLUTE 58 FLY

2018, Puglia. Flybridge moderno con prestazioni eccellenti grazie ai motori 2x625 HP Volvo Penta IPS 800 D8. 3 cabine con servizi, full optional. € 990.000 iva pagata.

▶ *Valbroker*
tel. 0039 3475006999
info@valbroker.com,
www.valbroker.com

FIM REGINA 340

2023, 2xYamaha 300. Lago Maggiore. Pronta consegna. 100% made in Italy. Demo Boat. Natante non targato. Full optional: Joystick di manovra Yamaha, elica di prua, aria condizionata Seadeck grigio con fughe nere . € 340.000 + IVA

▶ *Valbroker*
tel. 0039 3475006999
info@valbroker.com,
www.valbroker.com

AZIMUT 84

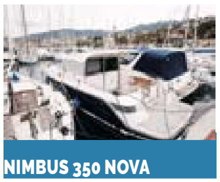
Year 2017, Maximum Speed: 27 kn, Beam: 20' 4'' Hull Material: Fiberglass Max Draft: 5' 10'' Fuel Tank: 1 x 1795|gallon Fresh Water: 1 x 356|gallon Holding: 1 x 240|gallon Cabins: 4, Heads: 5. $2,790,000

▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

MAIORA 94'

Cruising Speed: 17 kn Maximum Speed: 21 kn Beam: 21' 8''. Hull Material: Fiberglass. Max Draft: 9' 6'' Fuel Tank: 1 x 11000|liter Fresh Water: 1 x 180|liter Cabins: 4. Heads: 3. €2,790,000

▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com



NIMBUS 350 NOVA

2004, showroom Como. Motori 2x 6 cilindri Volvo Penta KAMD 300 turbo diesel in linea d'asse. Unico proprietario. Molti lavori eseguiti negli ultimi anni, tagliando effettuato. € 98.000

▶ *Valbroker*
tel. 0039 3475006999
info@valbroker.com,
www.valbroker.com

SESSA 54 FLY

Olbia, model year 2011. Usato nel 2011 per 11 ore e poi rimessato in capannone e rimasto inutilizzato fino a giugno 2019. Motori 2x Volvo Penta IPS 900 - 486 ore di moto. Full optional: aria condizionata, pilota automatico, generatore, elica di prua. € 520.000

▶ *Valbroker*
tel. 0039 3475006999
info@valbroker.com,
www.valbroker.com

RIVA 56 RIVALE

Anno 2017 – Colore: Shark Grey. Essenza interni: Mogano lucido – Layout 3 cabine - Asking price € 1.790.000 Iva pagata.

▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

SANLORENZO SL120

Year 2021, Lenght Overall 36,93m, Main Engines 2 MTU 16V2000M96L. € 12.500.000 VAT PAID

▶ *FUTURA YACHT BROKERAGE s.r.l.*
M. +39 335 645 4736
commerciale@futurayacht.com

SOLARE LOBSTER 43'

Year 2008. Engines AB Volvo Penta D6 2 x 435 HP. Hours 490 ca. Speed 28 kn. Version 2 cabins and 2 bathrooms. Price € 245.000.

▶ *Giorgio Dalla Pietà – Archipelago*
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it,
www.archipelagodp.it

AZIMUT MAGELLANO 25 M

Anno 2022, varo 2023, unico armatore uso privato, pronta alla boa. 2x 1,550 hp MAN, Humphree Interceptor trim-tab system, 4 cabine 5 bagni oltre equipaggio. Disponibile servizio foto completo. € 4.750.000 oltre IVA.

▶ *Grabau International*
+393337489281,
michele@grabauinternational.com

BALTIC 67 PC

Anno 2019. L'ultimo performance cruiser di Baltic Yachts in perfette condizioni. 4 cabine, tender garage, albero in carbonio, vele Millennium Sails. € 3.200.000 oltre IVA.

▶ *Grabau International*
+393337489281,
michele@grabauinternational.com

BALTIC 78 TURCONERI

Meraviglioso performance cruiser dalla matita di Judel/Vrolijk, costruzione in composito avanzato, interni Baltic Yachts e pozzetto con arco 'targa'. € 2.490.000 Iva assolta.

▶ *Grabau International*
+393337489281,
michele@grabauinternational.com

VISMARA MAS 60

Una incredibile collaborazione tra Alessandro Vismara e Renzo Piano, continuamente aggiornata e gestita professionalmente, Kirribilli è oggi un meraviglioso performance cruiser che ha contribuito allo yacht design degli ultimi decenni. € 495.000 Iva assolta.

saf s.r.l.

Servizi Assicurativi e Finanziari s.r.l.

Choose a specialist to insure your boat

Via Balduzzi, 26 - 27036 Mortara (PV), Mobile +39 329 4790656 / +39 335 8182838
Office +39 0384 93295, Fax +39 0384 93297, E-mail: info@safsrl.org - p.farina@safsrl.org

GOLDEN COMPASS

Built 1982, Refit: 2024, LOA 46.02m, Beam 8.29 m, Draft: 2.6m. Asking Price - € 5,550,000 VAT Not Paid (Price for completed project)

▶ *YMB YACHTING LLC FZ*
+905439538678
eliad@yacht-marine-brokerage.com

GP70 CATAMARAN

Year: 2023, LOA: 21 m
Beam: 9.75 m
Draft: 1.60 m, Asking Price: € 7.000.000 - ex VAT

▶ *Bernard Gallay Yacht Brokerage*
youri.loof@bernard-gallay.com
+33 (0)6 88 96 11 50

RACING BOTIN 65

Model: Botin 65
Year: 2015, LOA: 20,00 m, Beam: 5.20 m, Draft: 4.35 m
Asking Price: €1.980.000

▶ *Bernard Gallay Yacht Brokerage*
youri.loof@bernard-gallay.com
+33 (0)6 88 96 11 50

TOY 36 FLY

Year 2016, LOA 11.65 m, Beam 3.80 m, Engines 2 x Yanmar 370hp, Heads 1, Max Speed 30 kn. Asking Price: € 495,000 VAT Paid

▶ *Idea Yachting Limited*
+377 99901094
info@ideayachting.com

LAGOON 620

Year 2013, LOA 18.90 m, Beam 10 m, Max draft 1.55 m Engines Volvo Penta D3 – 150 / 110 kw / 147 hp @ 3300 RPM. Asking Price € 1,250,000 (TAX not paid)

▶ *YMB YACHTING LLC FZ*
eliad@yacht-marine-brokerage.com

MOCHI 74

Length 22,86m, Beam 6,86m, Year 2005 / 2024 Engines 2 X Mtu V12 1550hp. €1,490,000 (VAT INCL.)

▶ *Althaus Yachts*
+33 6 61 64 95 91
E: zayd@althausyachts.com

SANLORENZO SL82

Year 2003, LOA 23.95 m, Beam 6.17 m, Cruising Speed 22 kn, Engines 2xCAT 1570hp, Heads 4, Price: €1.250,000 VAT Paid

▶ *Idea Yachting Limited*
+377 99901094
info@ideayachting.com

PARDO 43

Year 2022, Length 14,00m, Beam 4,20m, Speed 25/35 Knots, Engines 2 X Volvo Penta 480hp. Asking Price: € 849,000 (VAT INCL.)

▶ *Althaus Yachts*
+33 6 61 64 95 91
E: zayd@althausyachts.com

TAKU

33.50m (109' 10") | Riva | 2024
5 cabins | 10 guests | 5 crew
Asking: €13,800,000

▶ *Camper & Nicholsons International*
fnicholson@camperandnicholsons.com
+13057763096

WALLY 107

Year: 2012, LOA: 32,55 m
Beam: 7.20 m, Draft: 5.20 m / 6,98 m. Asking Price: €8.200.000 - VAT paid

▶ *Bernard Gallay Yacht Brokerage*
youri.loof@bernard-gallay.com
+33 (0)6 88 96 11 50

SWAN 58 *SHINE*

Year: 2022, LOA: 17.68 m
Beam: 5.26 m, Draft: 2.69 m, Location: United Kingdom
Asking Price: € 2,300,000.

▶ *Bernard Gallay Yacht Brokerage*
youri.loof@bernard-gallay.com
+33 (0)6 88 96 11 50

WALLY TENDER 43

Year 2006, LOA 13.99 m, Guest Cabins 1, Beam 3.97 m, Engines 2xCummins 550hp Max Speed 51 kn. Price: €520,000 VAT Paid

▶ *Idea Yachting Limited*
+377 99901094
info@ideayachting.com

NAUTILIA

37ª Edizione

Mostra Nautica
delle imbarcazioni usate

12/13/14 e 18/19/20
OTTOBRE 2024

Centro Nautico di Aprilia Marittima
Latisana - Udine - (Italy)
Organizzazione: Ente Fiera Cantieri di Aprilia
www.nautilia.com - e-mail: info@nautilia.com
office@apriliamarittima2000.it - Tel. +39 0431 53146

SEA BEST

Centro assistenza e ricambi
Allestimenti personalizzati
Riparazione gommoni (vetroresina, PVC, hipalon)
Riparazioni e diagnostica di tutte le marche

Sea Best srl via Giacosa, 6 - 20093 Cologno Monzese MI
T. 02 25 39 11 34 - F. 02 27 30 45 42
info@seabestsrl.it - **www.seabestsrl.it**

BLACK FIN
MERCURY MerCruiser
MERCURY

AZIMUT 43 S

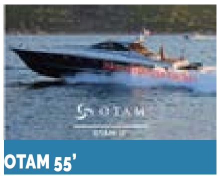
2008, 2 x 435 Volvo IPS, € 320.000.

▶ *Santa Marina Yachts*
+39 335 334 192, info@smy.it

OTAM 45 HT

Anno 2020, 2x650 hp Volvo Penta Ips, prezzo €620.000.

▶ *Santa Marina Yachts*
+39 335 334 192, info@smy.it



OTAM 55'

Anno 2000 - Motori 2 x 1420 Caterpillar. €650.000.

▶ *Santa Marina Yachts*
+39 335 334 192, info@smy.it

CANADOS 116 FT

Year 2008, LOA 116 ft, Beam 24 ft, Horse Power 5,700 hp, Engine 2 MTU. maximum speed of 29 knots Price: $3,900,000

▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

CANTIERI DI SARNICO 60

Anno 2007; motori 2x1100 hp Man, ore moto 1767 ca; visibile Sud Tirreno; ottime condizioni; manutenzioni continue; richiesta € 590.000 Iva assolta.

▶*Yacht Service Rapallo Srl*
+393358263146,
commerciale@yachtservicerapallo.it

FERRETTI YACHTS 1000

Year Built: 2023, LOA: 30.13 m, Location: Athens, GR Cabins: 5, Main Engines: 2 x MTU 16V 2000 M96L Power 2638mhp (150 hous), Max Speed: 28.00 Knots. PRICE: € 10,700,000

▶ *CAPITAL YACHTING*
k.ladas@capitalyachting.com
tel: +30 6982935048

MAXI DOLPHIN 62 DERIVA

Ora disponibile per visite in Italia, performance cruiser in carbonio accessoriata per crociera o regata. € 2.100.000 oltre IVA.

▶ *Grabau International*
+393337489281,
michele@grabauinternational.com

TENACIOUS

Length 19.8m, Builder Monterey, Build 1992 Guests 6, Cabins 4, Max Speed 25 Knots, Cruising Speed 20 Knots. Asking Price $ 499,000

▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

HEESEN 85'

Year 1985, Maximum Speed: 23 kn, Beam: 20' 9'', Hull Material: Aluminum, Max Draft: 5' 11'', Fuel Tank: 1 x 12290 liter, Cabins: 4. Heads: 4. € 1,690,000 VAT PAID

▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

CIGARETTE 50 MARAUDER SS CE VERSION

Anno 2017; motori 2x1350 hp Mercury Racing, ore moto 100 ca; visibile Toscana; pari al nuovo; manutenzioni continue. € 1.250.000 Iva assolta.

▶ *Yacht Service Rapallo Srl*
+393358263146
commerciale@yachtservicerapallo.it

Organizzazione leasing s.r.l.

Agente in attività finanziaria dal 1982 N. ISCRIZIONE OAM: A9944

PROFESSIONISTI NEI SERVIZI FINANZIARI PER LA NAUTICA DAL 1978

LEASING E MUTUO NAUTICO, LEASING STRUMENTALE, IMMOBILIARE, AUTO E ASSICURAZIONI PER AZIENDE E PRIVATI

Sede legale e operativa: 27036 Mortara (PV) - via Balduzzi, 30 Tel. 0384 93293 – Fax 0384 93297
Cell. + 39 3355964856 + 39 3355964855 e-mail:info@olsrl.it – www.olsrl.it
P.I. 00934770181, registrata all'Ufficio del REGISTRO delle Imprese di Pavia al n. 158958

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per informazioni sulle condizioni contrattuali dei prodotti citati è necessario fare riferimento ai fogli informativi disponibili presso le sedi dell'Agente in attività finanziaria.

AZTECA - FEADSHIP
LOA 49.95 m, Beam 8.5 m, Draft 2.8 m, Main Engines 2 X 2647 hp MTU Asking Price: € 9,950,000 VAT Not Paid
▶ *YMB YACHTING*
eliad@yacht-marine-brokerage.com,
www.yacht-marine-brokerage.com

ISA YACHTS
LOA: 49.95M, Beam 8.6M, Built Year: 2012, Guests: 12, Cabins: 6, engins: 2 X CAT 3512C 1650HP. Asking Price: € 17,750,000.
▶ *Royal Yacht*
@royal_yacht
+ 377 99 90 72 44
https://yacht.com

IMPETUS
(to be refitted). Year: 1958 - LOA m 18,97 - Beam: m 6,70 - Max draft: m 3,30 - 1 x DEUTZ 750 Hp. € 180.000
▶ *Inmar snc*
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

FAIRLINE SQUADRON 62
Year: 1993 - LOA m 18,97 - Beam: m 5,21 - Max draft: m 1,45 - 2 x MAN 850 Hp - Price: € 293.000
▶ *Inmar snc*
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

PERSHING 82
Perfect conditions – Private use only – Several improvements 2021.
€ 3.980.000 IVA pagata.
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

DALLA PIETÀ 59'
Year 2007 - 2x900 Hp MAN - LOA: m 18,30 - Beam: 4,94 m - Price: € 420.000.
▶ *Inmar snc*
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

FIART MARE 4TFOUR
Year 2020. 2 x 435 hp Volvo Penta IPS600. Asking price € 630.000.
▶ *MVB Yacht*
+39 393 37 444 39
commerciale@mvbyacht.it

FIART MARE 4SEVEN
Year 2022. 2 x 435 hp Volvo Penta IPS600. Asking price € 790.000.
▶ *MVB Yacht*
+39 393 37 444 39
commerciale@mvbyacht.it

PERSHING 115
Anno 2010, Lunghezza 35.37m, Larghezza 7.2m, Bagni 4, Cabine 4.
€ 5.250.000 IVA pagata.
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

PERSHING 64
Anno 2010 - Riverniciata color silver (anno 2019) – cuscinerie nuove.
€ 1.150.000 IVA pagata
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

PA YACHTING

YACHT SURVEYS AND MANAGEMENT, AS YOU NEVER EXPERIENCED THEM BEFORE

CONTACT US NOW!

andrea@pa-yachting.com
www.pa-yachting.com
0033 7 85 05 87 15

BROKERS, **ENHANCE YOUR REVENUES** WITH OUR UNIQUE AND EXTRAORDINARY B2B YACHT MANAGEMENT SOLUTION.

SAHIB - MOTOMAR 44 SEDAN

Year 1980, mt 13,38x4,63, 2x 400 hp Cummins, 2 cabins and 2 bathrooms. Parquet floors, large interiors and exteriors. Interiors and deck in tea. Full optional. € 54.000.

▶ *East Coast Yacht Brokers*
+39 0187 284102
info@ecyb.it
www.ecyb.net

I DOGI – ANGEL MARINE 19

Year 1986, massive refitting 2002, 13,38x4,63 m, CAT 3208D TA 375 hpx2, 2 cabins and 2 bathrooms + Crew. Great habitability, low consumption. Private Italian flag. Full optional. €130.000.

▶ *East Coast Yacht Brokers*
+39 0187 284102
info@ecyb.it
www.ecyb.net

CAPOTESTA – LUXURY TUG

Year 1962, total refitting from 2015 to 2021 – 25x0000 m. Deutz RBV8M545, 8 cylinders, 1000 hp - 4 cabins with bathrooms + 2 cabins to be set up, large, bright and panoramic spaces - great autonomy. €900.000

▶ *East Coast Yacht Brokers*
+39 0187 284102
info@ecyb.it
www.ecyb.net

CLASSIC "NAVETTA" 20

Rossato Shipyard - Year 1992, refitting 2022 – 22,00 x 5,00 m - 2 x CAT 233 HP 3208T V DRIVE - 3 cabins and 3 bathrooms + Crew - Displacement, with large spaces and autonomy – Full optional - Private Poland flag - € 450.000.

▶ *East Coast Yacht Brokers*
+39 0187 284102
info@ecyb.it
www.ecyb.net

AZIMUT 76 EXT

Year 1989, refitting 2021 – 26,70 x 5,80 m – 2 x 1000 HP MAN D2842 - 4 cabins and 4 bathrooms + Crew - Great habitability and performing - Jacuzzi on the main deck at the bow – full optional - Private Italian flag - € 315.000.

▶ *East Coast Yacht Brokers*
+39 0187 284102
info@ecyb.it
www.ecyb.net

JEANNEAU LEADER 9

2010, Lago di Garda. Venduta da noi all'attuale proprietario, sempre rimessato in inverno.2x280 HP Volvo Penta 5.7 Gi DP V8 benzina. Tagliando eseguito annualmente. Full optional. € 129.000

▶ *Valbroker*
tel. 0039 3475006999
info@valbroker.com,
www.valbroker.com

DALLA PIETA' DP 56' ASTERION

Construction year 2004. Engines: MAN 2 x 800 HP. 1250 hours approx. Boat in good condition. € 335.000.

▶ *Giorgio Dalla Pietà – Archipelago*
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it,
www.archipelagodp.it

RIVA CORSARO 100

Year 2018, LOA 29.85 m, Beam 6.7 m, Guest Cabins 5, Engines 2xMTU 2638hp, Max Speed 28 kn Hull Material GRP. Asking Price: € 7,500,000 VAT Paid

▶ *Idea Yachting Limited*
+377 99901094
info@ideayachting.com

MILENA

Year 1928 (2007), 27.00m, White Brothers, 3 cabins, 6 guests, 3 crew. Asking: €1,100,000

▶ *Camper & Nicholsons International*
fnicholson@camperandnicholsons.com
+13057763096

RIVA 76' BAHAMAS

Year 2018, Cruising Speed 32 kn, LOA 76 ft, Beam 18.83 ft Horse Power 3,600 hp Engine Model 2: V12 1800, V12 1800 ftp. Price: $2,495,000

▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

LUHRS 35 CONVERTIBLE

2008, Liguria. Fisherman sportivo con 2x440 HP Yanmar. 1 cabina matrimoniale, 1 cabina con letto alla francese, 1 divano letto e bagno. € 199.000

▶ *Valbroker*
tel. 0039 3475006999
info@valbroker.com,
www.valbroker.com

PERSHING 62

Anno 2005
Lunghezza 19.43 M
Larghezza 5 M
Bagni 3
Cabine 3. € 645.000 IVA pagata

▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

La Marina del Lago Maggiore

APERTI ANCHE I FESTIVI E LA DOMENICA - **GIORNO DI CHIUSURA MERCOLEDÌ**
Unica MARINA dei Laghi, Certificata Ri.Na.

RINA

Dealer
JEANNEAU

AUTHORIZED VOLVO PENTA SERVICE

marina di VERBELLA®

Via delle Ferriere, 15 - tel. +39 0331/92.11.08
21018 Sesto Calende (VA) Lago Maggiore
www.verbella.it

LEOPARD
Year 2005, LOA: 34.1M, Beam: 7.35M, Draft: 1.22M, Engines 3 x Diesel MTU (16V 2000 M91) 16-Cylinder. € 2,900,000 (VAT PAID)
▶ *Royal Yacht*
@royal_yacht
+ 377 99 90 72 44
https://yacht.com

CUSTOM LINE 100
30.60m (100' 4") | Custom Line | 2014
5 cabins | 10 guests | 5 crew
Asking: $ 5,998,000
▶ *Camper & Nicholsons International*
fnicholson@camperandnicholsons.com
+13057763096

MAGNUM 53
1982, 2x1150 Mtu, Refit, interni custom con tre cabine. € 425.000.
▶ *Santa Marina Yachts*
+39 335 334 192
info@smy.it

ITAMA 62
2012, 2 x 1360 Man.
€ 915.000 oltre iva.
▶ *Santa Marina Yachts*
+39 335 334 192
info@smy.it

MAGNUM 40
Anno 1990 - 2x425 Caterpillar - Trasmissioni in linea d'asse -Refit vari dal 2018 al 2021 - € 130.000.
▶ *Santa Marina Yachts*
+39 335 334 192
info@smy.it

CRANCHI E52F
Year: 2018 - LOA: m 15,82 - Beam: m 4,67 - Max draft: m 1,25 - 2x600Hp Volvo D8 - Price: € 980.000.
▶ *Inmar snc*
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

PRINCESS V53
Year 2008. 2 x 800 hp Volvo Penta D12-800. Asking price € 490.000.
▶ *MVB Yacht*
+39 393 37 444 39
commerciale@mvbyacht.it

FIART 43 SEAWALKER
Year 2021. 2 x 480 hp Volvo Penta IPS650. Asking price € 770.000.
▶ *MVB Yacht*
+39 393 37 444 39
commerciale@mvbyacht.it

PERSHING 7X
Anno 2022. Garanzia ufficiale Pershing fino a Maggio 2024. Prezzo € 2.890.000 + IVA sul residuo leasing. Central Agency.
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

RAME YACHT R10
Prezzo € 217.000 + IVA
Central Agency
Anno 2022 – Demo boat
Full optional – 246 ore motore.
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

NM NAUTICA MARE srl
Via Pitagora 30, San Vincenzo (LI)
Tel. (+39) 0565 704961
info@nauticamare.eu

Nautica Mare
SAN VINCENZO • TOSCANA

Official Dealer
HUMPHREE®
Trim and Stabilisation Systems

COMPRAVENDITA IMBARCAZIONI E POSTI BARCA
Yachts & Moorings Broker

RIMESSAGGIO COPERTO • *Shipyard*

ASSISTENZA • *Service*

ALESSANDRO FAVILLI
Agenzia di Affari in Mediazione Immobiliare & Nautica
Licensed Real Estate & Yacht Broker

Mob. (+39) 335 7112251

ISYBA
ITALIAN SHIP & YACHT BROKERS ASSOCIATION

FIAIP
FEDERAZIONE ITALIANA AGENTI IMMOBILIARI PROFESSIONALI

UNBRIDLED 191'

Builder Trinity Yachts
Model Custom
Length (LOA) 191' (58.22m)
Year 2009
Year Refit 2019
Gross Tonn. 803
Draft 10' 2" (3.1m)
Beam 35' 9" (10.9m)
Range 5,932 NM
Location Dania Beach, United States
Classification ABS.
$24,950,000.
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

_HH_
33.04m (108ft 4in) |
Sanlorenzo | 2023
4 cabins | 8 guests | 5 crew
Asking: €12,500,000
▶ *Camper & Nicholsons International*
fnicholson@camperandnicholsons.com
+13057763096

SOLSTICE
L.O.A: 60M, GRT: 1050
Hull: Steel, Cabins: 6+1 staff cabin, Main Engines: 2x1450 hp MTU 12V 2000 M72
Fuel Capacity: 95.800 lt.
Asking Price: € 19,500,000.
▶ *CAPITAL YACHTING*
k.ladas@capitalyachting.com
tel: +30 6982935048

BLUES
36.50m (118') | Sanlorenzo | 2019
4 cabins | 8 guests | 7 crew
Asking: € 11,700,000
▶ *Camper & Nicholsons International*
fnicholson@camperandnicholsons.com
+13057763096

FERRETTI 1000
Build 2023, Length 30.13m, Guests 10, cabins 5, Crew 5, Max Speed 27 Knots, Ext. Designer Filippo Salvetti
Int. Designer Ideaeitalia
Asking Price € 10,250,000
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

PRINCESS YACHTS F70
Length 21.3m,
Beam 5.43m,
Engines 2 X Man V12
Speed 26/36 Knots
Location Miami Beach, FL
Asking $3,300,000 USD
▶ *FGI YACHT GROUP*
+1 (954) 530-5208
info@fgiyachtgroup.com

WESTPORT 112 _EXODUS_
Length 34.14m, Build 2008
Guests 8, Cabins 4
Crew 5, Max Speed 25 Knots, Cruising Speed 20 Knots.
Asking Price $ 6,595,000
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

SANLORENZO SX88
Year 2020
Length: 87ft 6in
Beam: 23ft 8in
Maximum speed: 23 kn
Available: coming soon
Location: Miami, FL
$5,900,000
▶ *Fortune Yachts*
Ariel@sanlorenzoamericas.com

SANLORENZO SL78
Year 2022
Length: 80ft 84in
Beam: 18ft 83in
Maximum speed: 30 kn
Available: Immediate
Location: Miami, FL
$4,850,000
▶ *Fortune Yachts*
Ariel@sanlorenzoamericas.com

SANLORENZO 112'
Length 34.14m, Beam 8m, Engines 4 X Volvo Ips D13 1000hp, Top Speed 23 Knots, Draft 1.49m, Accommodation 9 Guests In 4 Cabins, 5 Crew, Asking €13,900,000.
▶ *FGI YACHT GROUP*
+1 (954) 530-5208
info@fgiyachtgroup.com

MISS CANDY
45.00m (147' 7")
Versilcraft, Year 2022
5 cabins, 10 guests, 11 crew
Asking: €16,000,000 excl. VAT
▶ *Camper & Nicholsons International*
fnicholson@camperandnicholsons.com
+13057763096

Scarabeo Laila
by Scarabeo
scarabeo
scarabeosrl.com

CABO

LOA 43.30m
Pershing 140,
Year 2023
5 cabins
10 guests
7 crew
Asking: 25,000,000 EUR
▶ *Camper & Nicholsons International*
Alp Kişmir
akismir@camperandnicholsons.com
+33 6 72 78 21 17
Maël Fiolet
mfiolet@camperandnicholsons.com
+33 6 28 10 2736

NORDHAVN 86 *SOLACE*
Maximum Speed: 12.5 kn
Beam: 24' 0'', Max Draft: 8' 2''
Fuel Tank: 1 x 6985|gallon
Cabins: 6, Heads: 6.
$5,950,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

BENETTI *EH2*
Year built: 2022, Last Refit: 2024, Loa: 37m, Guests: 10
Staterooms: 5, Crew: 7
Cruising Speed: 12.5 Knots
Top Speed: 18 Knots
PRICE: € 17,500,000
▶ *Ocean Independence*
www.oceanindependence.com

AZIMUT 78 FLYBRIDGE
Year 2023
Length: 78ft
Beam: 19ft
Maximum speed: 32kn
Available: Immediate
Location: Fort Lauderdale, FL.
$3,900,000
▶ *Fortune Yachts*
Ariel@sanlorenzoamericas.com

PERSHING 7X
Length: 70ft 3in
Beam: 17ft 7in
Maximum speed: 50kn
Available: Immediate
Location: Fort Lauderdale, FL
$3,900,000
▶ *Fortune Yachts*
Ariel@sanlorenzoamericas.com

DEEP SEA MARINE
Length 34.14m, Beam 7.74m
Gross tonnage 158 GT
Built/refit 1987/2022
Maximum speed 16 knots
Cruise speed 12 knots
Guests 10, Cabins 5, Crew 5
Asking price $2,500,000
▶ *International Yacht Company*
+1 619 265 6906

AZIMUT MAGELLANO 66EVO
Year 2023, LOA 20.15 m, Beam 5.40 m, Guest Cabins 4, Cruising Speed 19 kn
Engines 2x MAN 850hp
Heads 4, Max Speed 24 kn
Price: €2,490,000 VAT Not Paid
▶ *Idea Yachting Limited*
+377 99901094
info@ideayachting.com

NAUTOR'S SWAN
Length 24.38m, Draft 4.2m, Beam 5.82m, Build 2000/2022, Guests 6
Cabins 5, Crew 2, Max Speed 20 Knots
Asking Price € 1,500,000
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

K & M YACHTBUILDERS
Length 26.6m, Draft 5.1m, Beam 6.12m, Build 2012
Guests 8, Cabins 3
Crew 2, Cruising Speed 10 Knots. Asking Price € 2,500,000
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

HORIZON 136'
Length 41.45m, Draft 2.13m, Beam 8.2m, Build 2010, Guests 12
Cabins 6, Crew 8, Max Speed 18 Knots, Cruising Speed 11 Knots. Asking Price $ 7,995,000
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

IONIAN PRINCESS
Length 45.72m, Draft 2.69m, Beam 8.53m, Builder Christensen, Build 2005/2022, Guests 12
Cabins 6, Crew 7, Max Speed 15 Knots
Cruising Speed 12 Knots.
Asking Price $ 10,900,000
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

NOBU
FAIRMONT MONTE CARLO
UN'ESPERIENZA CULINARIA INDIMENTICABILE
FAIRMONT MONTE CARLO
12 AV. DES SPÉLUGUES, 98000 MONACO

GPY MARINE

Efficienza, sicurezza e qualità.
Ogni usato Gpy ha superato i controlli previsti
dal programma Pre-owned Selection Gpy.
Scopri di più sul sito **gpymarine.it**

SARNICO 55 MAXIM
Anno 1995
RIchiesta 190.000 €

SIRENA 48
New Model 2025
Disponibilità su richiesta

SIRENA 58
Consegna 2024
Disponibilità su richiesta

Solemar Sx 34
Nuovo
Trattativa riservata

SIRENA 78
Usato 2023
Trattativa riservata

SIRENA 68
Consegna 2025
Trattativa riservata

SIRENA YACHTS

Marina Cala Dè Medici | Ph. 0586 76 49 25
Marina di Varazze | Ph. 0199 35 44 68
Portosole | Ph. +39 349 88 55 590

www.gpymarine.it

BROKERS | Top selection

PRINCESS YACHTS 50

Year 2010. 2 x 670 hp Volvo Penta D11-670. Asking price €580.000.

▶ *MVB Yacht*
+39 393 37 444 39
commerciale@mvbyacht.it

WALLY TENDER

Year 2007 - Good condition - Engine room refit. Price: € 315.000 + IVA.

▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

INDOMITA 30

Year 2008 – Good condition- Equipped with 2x164 Mercury. € 60.000.

▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

DALLA PIETA' DP 48' HARD TOP

Construction year 2004. Engines: CAT C12 3196 DITA 2 x 660 hp (2 x 492,162 kW). 1250 hours approx. Boat in very good condition.
PRICE € 260.000.

▶ *Giorgio Dalla Pietà – Archipelago*
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it,
www.archipelagodp.it

DALLA PIETA' DP 72' HT

Year 2008. Engines Caterpillar C32 2 x 1675 HP. Hours 960 ca. Speed 33 kn. Refitting 2022/2023.
Price € 1.090.000.

▶ *Giorgio Dalla Pietà – Archipelago*
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it,
www.archipelagodp.it

FERRETTI 530 FLY

Year 2000. Engines CATERPILLAR 3196 2 x 660 HP. Hours 1830 ca. Speed 30 kn. Version 3 cabins and 2 bathrooms.
Price € 270.000.

▶ *Giorgio Dalla Pietà – Archipelago*
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it,
www.archipelagodp.it

HATTERAS 80 FT

Year 2007, LOA 80 ft, Beam 21.25 ft, Horse Power 3,700 hp, Engine Model 2: C-32 Acert, C-32 Acert ftp.
Price: $2,495,000.

▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

COLOMBO 31 SUPER INDIOS HT

Anno 1985; 2x175 hp Volvo Penta, ore moto 1771 ca; visibile Liguria; € 90.000 Iva assolta, Buone Condizioni.

▶ *Yacht Service Rapallo Srl*
+393358263146,
commerciale@ yachtservicerapallo.it

ALASKA FLK

Year: 2003 - LOA m 16,70 - Beam: m 5,00 - Max draft: m 1,60 - 2 x Cummins 450 Hp - Price: € 249.000

▶ *Inmar snc*
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

RIVA DIABLE 67'

Year 2023, Length 20.67m, Draft 1.7m, Beam 5.29m, Guests 4, Cabins 2, Crew 1, Max Speed 39 Knots.
Asking Price € 3,500,000

▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

NAUTOR SWAN 82 S

Year 2005, Length 25m, Guests 7, Cabins 3, Crew 4, Draft 4.08m, Beam 5.86m, Asking Price $2,495,000.

▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

PRIMATIST 30

Year: 1990 - LOA m 9.30 - Beam m 2.60 - Max draft m 1.00 - 2 x Volvo Penta 200 Hp: - Price € 33.000.

▶ *Inmar snc*
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

M/Y FIORENTE

Year 1990 refit from 2016 to 2018, LOA 37 m, €2,500,000 (VAT Paid)

▶ *Black Orange*
charlotte@blackorange-yachts.com
Mobile (FR) : +33 687 422 762

C&C 51.8

Year: 1991. LOA: m 15,75 - Beam: m 4,75 - Max draft: m 3,40 - Price € 120.000.

▶ *Inmar snc*
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

AZIMUT 72'

Built/refit 2018/2023, Length 22.05m, Beam 5.56m, Maximum speed 32 knots, Cabins 4. €2,700,000

▶ *IYC*
press@iyc.com
www.iyc.com

NO ART EXHIBITION IS BIG ENOUGH TO HOST HER.
Venue: Louvre Abu Dhabi, UAE

CRN
MADE BY you
WITH YOUR OWN HANDS

CRN Yachts
Italian, 1963–present

M/Y Comfortably Numb.
Portrait of a high-performance 60-metre masterpiece.
Aluminium on water.

Courtesy of the CRN Yachts collection

60
1963 CRN 2023

14:00
CAPRI

20:00
AEOLIAN ISLANDS

8:00
PONZA

24 HOURS CAN BE AS RICH AS A LIFETIME

THE V12 600HP VERADO® OPENS UP NEW EXPERIENCES AND MANY WONDERFUL HORIZONS IN JUST 24 HOURS, IF YOU LIKE.
POWERFULLY CRAFTED. GRACEFULLY REFINED.

MERCURY
GO BOLDLY.

MercuryMarine.com/V12